



**HAL**  
open science

# La Chine au Maghreb : de l'esprit de Bandung à l'esprit du capitalisme

Thierry Pairault

► **To cite this version:**

Thierry Pairault. La Chine au Maghreb : de l'esprit de Bandung à l'esprit du capitalisme. Revue de la régulation. Capitalisme, institutions, pouvoirs, 2017, Lectures institutionnalistes de la Chine, 21 (1er semestre / Spring). halshs-01556325

**HAL Id: halshs-01556325**

**<https://shs.hal.science/halshs-01556325>**

Submitted on 5 Jul 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

## La Chine au Maghreb : de l'esprit de Bandung à l'esprit du capitalisme

*China in the Maghreb: From the Spirit of Bandung to the Spirit of Capitalism*

Thierry Pairault

---



**Publisher**

Association Recherche & Régulation

**Electronic version**

URL: <http://regulation.revues.org/12230>

ISSN: 1957-7796

**Electronic reference**

Thierry Pairault, « La Chine au Maghreb : de l'esprit de Bandung à l'esprit du capitalisme », *Revue de la régulation* [Online], | 2017, Online since 29 June 2017, connection on 04 July 2017. URL : <http://regulation.revues.org/12230>

---

This text was automatically generated on 4 July 2017.

© Tous droits réservés

---

# La Chine au Maghreb : de l'esprit de Bandung à l'esprit du capitalisme

*China in the Maghreb: From the Spirit of Bandung to the Spirit of Capitalism*

Thierry Pairault

---

*Je tiens à remercier les évaluateurs anonymes dont les suggestions m'ont amené à réorganiser, partant, aidé à améliorer ce travail.*

## Introduction

- 1 Sans doute peut-on dater de la Conférence des Nations afro-asiatiques – dite conférence de Bandung – qui s'est tenue du 18 au 24 avril 1955, la véritable entrée du tiers-monde, mais surtout de la République populaire de Chine dans l'arène internationale, en même temps que la manifestation la plus significative de la volonté chinoise d'y jouer un rôle majeur comme le montre l'adoption des « principes de coexistence pacifique ». L'historiographie chinoise enseigne que ces principes auraient été initialement proposés dès décembre 1953 par Zhou Enlai<sup>1</sup>, puis repris dans l'accord sur le Tibet, signé entre l'Inde et la Chine, le 29 avril 1954 à Pékin (Focsaneanus, 1956). Parmi ces principes, par la suite régulièrement réaffirmés par les dirigeants chinois, deux sont l'objet d'un énoncé plus systématique : il s'agit d'une part du principe de non-ingérence dans les affaires intérieures des pays (*hu bu ganshe neizheng*) et d'autre part de celui d'égalité et de réciprocité des avantages [matériels] (*pingdeng huli*)<sup>2</sup>. « L'esprit de Bandung » est l'annonce d'un nouvel ordre économique mondial dans lequel les pays anciennement colonisés coopéreraient pour leur plus grand profit mutuel sans préjuger de leur conjoncture interne.
- 2 Vingt-neuf pays participèrent à la conférence de Bandung. La Libye, le seul pays du Maghreb à avoir déjà obtenu son indépendance (le 24 décembre 1951), y participa aux côtés de cinq autres pays africains indépendants<sup>3</sup>. Étaient aussi présentes, cependant, des délégations du FLN (l'Algérie sera indépendante le 5 juillet 1962), du Destour (la Tunisie

sera indépendante le 20 mars 1956), du Mouvement national marocain (le Maroc sera indépendant le 2 mars 1958). En revanche, la Mauritanie, qui signera son indépendance le 28 novembre 1960, ne semble pas avoir été représentée. Dans son discours du 19 avril 1955 devant les participants à la conférence de Bandung, Zhou Enlai mentionne spécifiquement les trois pays d'Afrique du Nord pour les soutenir dans leur lutte pour leur indépendance (Zhou, 1955) :

Les pays d'Afrique et d'Asie qui sont en lutte contre le colonialisme et pour leur indépendance n'en chérissent que davantage leurs droits nationaux. [...] Tous les peuples soumis devraient avoir le droit de s'autodéterminer et ne devraient pas être persécutés et massacrés. [...] Or, nous devons constater que les peuples de pays colonisés en lutte pour leur indépendance comme en Tunisie, au Maroc, en Algérie et ailleurs encore continuent d'être réprimés par la violence.

- 3 Cette attention ne s'est traduite ni par un développement sensible des échanges commerciaux avec les pays d'Afrique du Nord, ni par l'établissement de liens étroits avec les trois pays, excepté l'Algérie. Le rapprochement un temps de la Chine avec le Maroc visa davantage à ménager un accès vers l'Algérie pour aider le FLN et le GPRA<sup>4</sup> qu'à promouvoir des relations qui ne pouvaient que pâtir de l'interdiction du parti communiste marocain. Et Donovan Chau de remarquer (2014, p. 45-46)<sup>5</sup> :

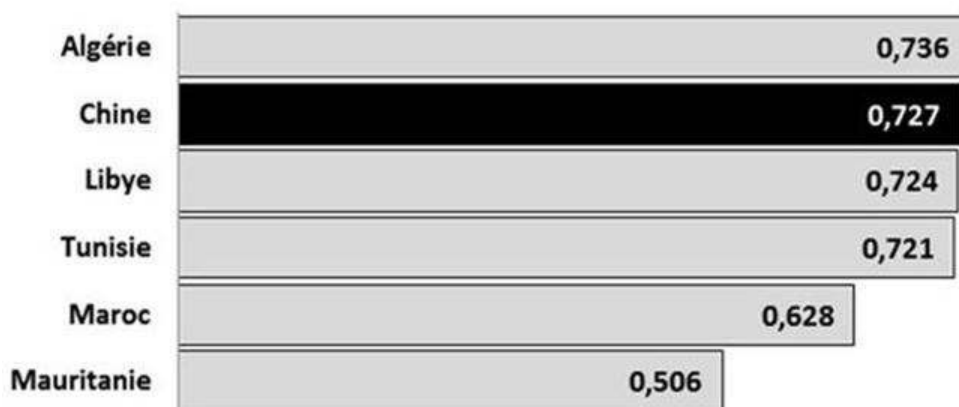
Supporting Algerian independence served China's great power ambitions. Thus, China's actions in Africa were from the very beginning more than revolutionary – they were designed for pragmatic, long-term strategic effect. [...] Algeria and North Africa were strategically important to China.

- 4 Une fois son indépendance acquise, l'Algérie a servi de tête de pont pour l'aide chinoise aux mouvements de libération en Afrique et pour l'accession de la Chine à l'ONU. Toutefois, dès 1964, il aurait été envisagé que l'Algérie puisse vendre du pétrole à la Chine et que cette dernière exploite les richesses pétrolières algériennes en lieu et place de la France. Et Wen Jiabao, dans une conférence de presse donnée à Davos le 14 septembre 2011, de pouvoir proclamer : « Je peux vous dire qu'à l'époque où la Chine connaissait la plus grande pauvreté et qu'elle commerçait et aidait généreusement l'Afrique, elle n'a jamais pris à l'Afrique une goutte de pétrole ni un gramme de minerai » (Zhang, 2011). Les années 1960 sont le moment où la Chine cherche à développer intensément de nouvelles exploitations pétrolières avant que la « révolution culturelle » ne mette un frein à cette ambition. Cette collaboration sino-algérienne aurait échoué faute, pour la Chine, de disposer des compétences techniques adéquates, d'avoir la réelle nécessité économique d'un tel approvisionnement et de connaître une conjoncture sociale et politique favorable (Chau, 2014, p. 45-46).
- 5 Nous montrerons, dans un premier temps comment, de la conférence de Bandung à nos jours, l'évolution des rapports économiques de la Chine avec l'Afrique et les pays du Maghreb exprime la transformation même du rôle de la Chine dans le monde. Puis nous observerons comment l'importance et la structure des échanges que la Chine entretient avec les pays du Maghreb témoignent du basculement de la Chine du « romantisme révolutionnaire »<sup>6</sup> vers une logique de marché. Enfin, nous concluons sur une expression emblématique de cette palinodie que manifeste aujourd'hui un quasi-renversement des alliances et des logiques pour des raisons commerciales.

## Politique étrangère et puissance économique

- 6 La relation a toujours été étroite entre la puissance économique d'un pays et sa politique étrangère. Nous ne tenterons pas de savoir si la puissance est le moyen ou le but de cette politique étrangère, Raymond Aron a consacré *Paix et guerre entre les nations* (1962) à étudier cette double nature. Susan Strange (1987) critiquant le « déclinisme » de certains auteurs états-uniens ou Joseph Nye, (1990) étudiant la nouvelle nature du pouvoir des États-Unis, ont sans doute actualisé l'approche aronienne en observant que les formes de la puissance et celles de son exercice avaient changé sous l'effet de cinq grandes tendances que résume Christian Malis (1995, p. 8) : le renforcement de l'interdépendance économique ; l'émergence et l'affirmation d'acteurs transnationaux ; le développement du nationalisme dans les États faibles ; l'expansion de la technologie ; la modification des grands enjeux de la politique internationale.
- 7 Nous constaterons donc que les mutations économiques et le dynamisme qu'elles manifestent expliquent que certains pays puissent acquérir – hier comme aujourd'hui – un statut de grande puissance. Nous observerons également que la Chine appuie actuellement sa renaissance internationale sur son développement économique interne et, plus encore, sur son expansion économique externe. Incontestablement, il existe une profonde corrélation entre le deuxième rang qui est celui de la Chine dans l'économie mondiale et les inquiétudes que suscite la vitalité de sa présence diplomatique et économique dans des pays dont elle était jusqu'à il y a peu au mieux l'alliée politique.

Figure 1. – Indicateurs de développement humain (2014)



Sources : PNUD, *Rapport sur le développement humain, 2015* <http://hdr.undp.org/fr/content/indice-de-d%C3%A9veloppement-humain-idh>

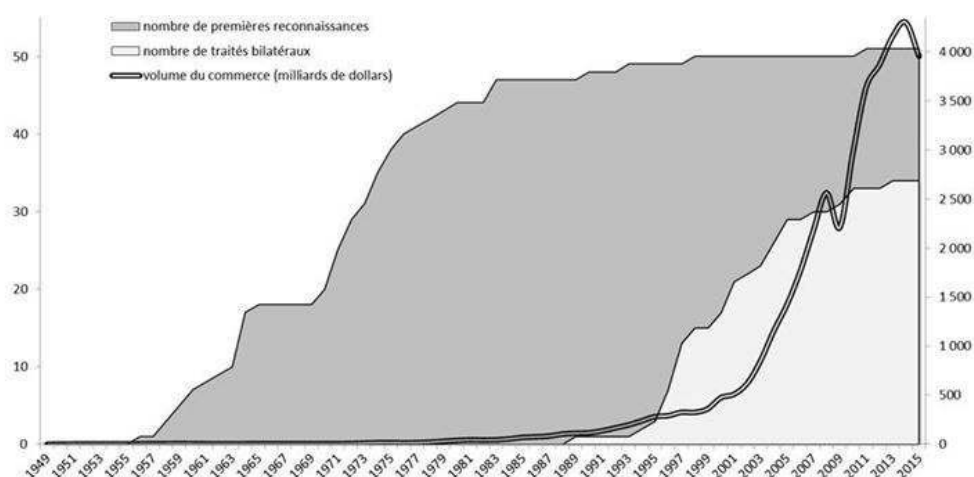
- 8 L'actuelle puissance économique de la Chine fait craindre à certains auteurs comme Arvind Subramanian (2011, p. 101) qu'en 2030 « le monde [ne] devienne quasi unipolaire avec une hégémonie économique chinoise ». L'accroissement considérable<sup>7</sup> de ses dépenses militaires (Cabestan, 2015, p. 136-159) aussi bien que son ambition d'apparaître comme une puissance aimable (*soft power*) soulignent que la Chine ne serait encore qu'une « puissance partielle » (Shambaugh, 2013 & 2014). Son actuel sous-développement (figure 1) et la pauvreté d'une partie de sa population (Pairault, 2016b) pourraient toutefois fragiliser sa puissance politique comme le rappelle le titre du livre de Susan

Shirk : *China : Fragile Superpower* (2007). Pour cette auteure comme pour David Lampton (2014), ce sont les vulnérabilités internes de la Chine qui restreindraient l'expression de cette puissance. Plus la Chine s'internationaliserait, plus les tensions et contradictions entre centres de décisions seraient à même de s'exacerber, partant, sinon de remettre en cause cette puissance, du moins d'en limiter l'impact et l'étendue. Sans exclure cette explication que soutient, par exemple, un certain antagonisme entre le ministère [chinois] des Affaires étrangères et le ministère [chinois] du Commerce en Afrique (Corkin, 2011), ce que l'on retiendra de l'expérience chinoise au Maghreb est qu'elle illustre aujourd'hui plus certainement un processus de socialisation – au sens des travaux d'Alastair Johnston (2008). Il ne s'agit pas seulement pour la Chine de se conformer à des normes internationales (Zhu Liqun, 2008), voire de participer à leur élaboration (Anne Kent, 2008), il s'agit aussi pour ses entreprises d'engager un processus de socialisation par l'apprentissage, une sorte de transfert de technologie à front renversé – de l'Algérie vers la Chine, plutôt que de la Chine vers l'Algérie. Dans le cas du chantier de l'autoroute Est-Ouest, on aura relevé de nombreuses lacunes : méconnaissance des normes de construction autoroutière qui obligea à la traduction de 700 ouvrages de génie civil du français vers le chinois, ignorance du droit des affaires et des pratiques commerciales internationales, manque de formation et d'expérience des ingénieurs et cadres chinois... (He, 2011 ; Shang, 2009). Mais encore, les aléas du chantier de l'autoroute furent l'occasion pour le consortium chinois de se rendre compte de la nécessité d'être assuré. Aussi ce dernier organisa-t-il en Algérie, en janvier 2008, un séminaire sur la gestion des risques et leur assurance avec la présence de sociétés de courtage et de réassurance comme AON (Royaume-Uni), AMEC (Royaume-Uni) et Scor (France)<sup>8</sup>. Par suite, la CRCC s'est dotée, en 2009, d'une structure *ad hoc* dédiée à l'assurance (la Chenghe Insurance Brokers, une filiale à 100 %<sup>9</sup>). Les accords signés entre la Chine et le Maroc en mai 2016 prolongent, en la perfectionnant, cette socialisation de la Chine et de ses entreprises publiques et désormais aussi privées par l'apprentissage.

## De Bandung à nos jours

- 9 De Bandung à nos jours, la place et le rôle de la Chine en Afrique ont considérablement évolué comme le montre la figure 2. Durant une première période (de 1955 au début des années 1980), la Chine s'est attachée à conquérir la reconnaissance des pays africains qui ont franchi le pas, une fois que la Chine a été admise à siéger à l'ONU le 25 octobre 1971 : vingt pays africains avaient reconnu la Chine avant son admission, mais quatre ans plus tard, ils étaient quarante. En d'autres termes, le soutien des pays africains à la Chine était moins unanime que l'histoire réécrite par Pékin ne le suggère (« ce sont nos frères noirs d'Afrique qui nous [y] ont porté » aurait dit Mao Zedong<sup>10</sup>), et ce soutien – vu d'aujourd'hui – semble davantage s'apparenter à du suivisme, voire à du clientélisme. Quoi qu'il en soit, les cinq pays du Maghreb ont tous voté pour la Chine<sup>11</sup>. Une fois cette période clé passée, le nombre de reconnaissances continue de croître, mais à un rythme moindre, puisqu'au cours des quarante années suivantes (1976-2015), on dénombre seulement onze reconnaissances de la part des pays africains auxquelles deux autres viennent s'ajouter en 2016 dans le contexte de rapports sino-taiwanais moroses.

Figure 2. – La Chine et l'Afrique de Bandung à nos jours



La date de la reconnaissance de chaque pays africain retenue est celle de leur première reconnaissance, car certains pays (par ordre alphabétique : le Bénin, le Burundi, le Centrafrique, le Congo (RDC), la Gambie, le Ghana, la Guinée Bissau, le Kenya, le Lesotho, le Libéria, le Niger, le Tchad, la Tunisie, le Sénégal) ont pu rompre leurs relations diplomatiques avec Pékin avant de les renouer à nouveau peu de temps après. Le nombre de traités bilatéraux est celui des traités signés et non de ceux effectivement en exercice.

Sources : La base de données en ligne de la CNUCED ([unctadstat.unctad.org](http://unctadstat.unctad.org)) et sa plate-forme consacrée aux traités bilatéraux d'investissement (<http://investmentpolicyhub.unctad.org/IIA>) ainsi que la recension disponible sur le site du ministère [chinois] des Affaires étrangères ([http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao\\_674904/2193\\_674977](http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/2193_674977))

- 10 Alors que par la force des choses (il n'y a que 54 pays africains), la croissance des reconnaissances fléchit, c'est celle des signatures de traités bilatéraux d'investissement qui s'amorce au début des années 1990, puis s'emballe entre 1996 et 2005 avant de prendre un rythme plus modéré, tant et si bien que les traités signés avec des pays africains représentent plus d'un quart (26,4 %) des traités de ce type signés par la Chine. Quatre des cinq pays du Maghreb en ont signé un : le Maroc en 1995, l'Algérie en 1996, la Tunisie en 2004 et la Libye en 2010 (non encore ratifié)<sup>12</sup>. Les motifs pour la Chine de signer ces traités ont évolué de manière très significative. Si nous faisons une synthèse des analyses de Kate Hadley (2013), de Han Xiuli (2015) et de Won Kidane (2016), on pourrait considérer que les traités signés par la Chine avant 1996, voire jusqu'en 2003, ont une connotation d'autant plus politique qu'ils sont anciens, tandis que ceux qui ont été signés depuis voient leurs visées économiques de plus en plus clairement affirmées. En d'autres termes, l'évolution du nombre de traités bilatéraux soulignerait distinctement le renouvellement de la nature des rapports entre la Chine et les pays africains. À cet égard, les deux dates de 1996 et de 2003 sont significatives, car elles signalent deux moments importants de la vie politique et économique chinoise sur lesquels nous reviendrons plus loin.
- 11 Il est particulièrement intéressant de constater que la courbe des échanges commerciaux (importations plus exportations de marchandises) entre la Chine et les pays africains résume à elle seule l'évolution des rapports entre la Chine et l'Afrique. Durant la première période de la conférence de Bandung, au milieu des années 1980, alors que la Chine noue des liens diplomatiques avec les pays africains, les échanges commerciaux sont quasi inexistantes. Dès lors que la situation diplomatique se normalise, ces échanges

commerciaux amorcent leur essor (du milieu des années 1980 au début des années 2000), puis croissent à vive allure en même temps que sont signés des traités d'investissement bilatéraux (début des années 2000 à nos jours). L'encadré 1 retrace la chronologie de l'évolution, ces soixante dernières années, de la stratégie d'internationalisation telle que l'historiographie officielle chinoise l'établit – voire l'invente – au fur et à mesure que l'écriture de l'histoire du temps présent l'exige.

#### Encadré 1. – Chronologie de Bandung aux nouvelles routes de la soie

- 1954 « Aujourd'hui, s'enfermer chez soi n'est plus possible [...] nous devons sortir *zouchuqu* » aurait commenté Mao Zedong après avoir entendu un rapport de Zhou Enlai revenu de Genève lors d'une réunion élargie du Bureau politique le 7 juillet 1954 (Mao, 1954[2003], p. 561). L'emploi par Mao de l'expression *zouchuqu* tout à fait anodine et signifiant *sortir*, est aujourd'hui volontairement mis en exergue pour créer une continuité avec son usage actuel non plus politique, mais désormais économique.
- 1955 La Conférence des Nations afro-asiatiques à Bandung apparaît comme le paradigme de la politique chinoise de « sortie du territoire » (*zouchuqu*) dont le souci premier deviendra rapidement la lutte par des voies diplomatiques contre le social-impérialisme d'essence politique dont l'URSS est le symbole – et non l'impérialisme léniniste d'« essence économique » dont les États-Unis sont le porte-étendard (Lénine, 1916[1948], p. 393).
- 1980 « Il faut mettre la construction économique au centre de nos préoccupations », aurait affirmé Deng Xiaoping le 16 janvier 1980 lors d'une réunion des cadres du parti (Xi, 2007). C'est de ce moment que pourrait dater l'inversion qui, d'une stratégie mettant l'économie au service de la diplomatie, mettrait dorénavant la diplomatie au service de l'économie.
- 1996 « Nous devons envisager activement que les entreprises publiques puissent sortir du territoire *zouchuqu* de manière ordonnée et fondée » aurait lancé Jiang Zemin le 26 juillet 1996 lors d'une visite d'inspection au Hebei et au lendemain d'une visite dans six pays africains<sup>14</sup>.
- 2000 Première année de la mise en œuvre officielle de la politique de sortie du territoire *zouchuqu*. Première conférence ministérielle du Forum sur la Coopération sino-africaine (FOCAC) du 10 au 12 octobre 2000 à Pékin.
- 2001 Réunion d'une première conférence sur le travail diplomatique de voisinage qui énonce le slogan « les grandes puissances sont la clé, les pays voisins sont la priorité, les pays en développement sont la base, le multilatéralisme est la méthode » (*daguo shi guanjian, zhoubian shi shouyao, fazhan zhong guojia shi jichu, duobian shi zhongyao wutai*) (Li, 2014, p. 65).
- 2003 Création d'un nouveau ministère du Commerce – généralement désigné par l'acronyme anglais MOFCOM pour Ministry of Commerce – qui regroupe les fonctions des ministères et bureaux antérieurement chargés du commerce à l'intérieur comme à l'extérieur ainsi que des échanges et des coopérations économiques et techniques avec l'étranger. Un des premiers actes forts de ce ministère a été de mettre en place un appareil statistique pour suivre l'investissement direct des grandes entreprises publiques à l'étranger dont la gestion est confiée une nouvelle structure *ad hoc*, la SASAC<sup>15</sup>. De cette évolution institutionnelle date l'importance acquise par le MOFCOM qui tend jouer un rôle si prépondérant qu'il en éclipse souvent le ministère des Affaires étrangères en particulier quand il accompagne les entreprises dans leur « sortie du territoire » (Corkin, 2011, p. 61-90 ; Yun, 2014, p. 22).
- 2013 Lancement de la stratégie des « nouvelles routes de la soie » décidée lors de la seconde conférence sur le travail diplomatique de voisinage (Qi, 2014).
- 2015 Promulgation d'un texte officialisant la stratégie des nouvelles de la soie dans lequel il est souligné que « les entreprises de toutes sortes » (*ge lei qiye*) sont concernées et non plus les seules entreprises publiques (Zhang, 2014).

Source : auteur

- 12 À l'issue de ce basculement progressif du politique vers l'économique, se dessine de nos jours un nouveau stade, celui du multilatéralisme dont l'émergence remontrait à une conférence sur le travail diplomatique de voisinage de 2001, mais dont l'essor a été marqué par le lancement, douze ans plus tard, de l'initiative dite « des nouvelles routes de la soie ». Comment comprendre cette coopération multilatérale (*duobian hezuo*) chinoise ?
- 13 Le document programmatique signé en 2015 par la Commission nationale du développement et de la réforme, le ministère du Commerce et le ministère des Affaires étrangères, après avoir rappelé l'importance des coopérations bilatérales, cite des exemples de coopérations multilatérales à promouvoir, au rang desquelles se trouvent pêle-mêle l'Organisation de coopération de Shanghai, le Forum intergouvernemental de Coopération économique pour l'Asie-Pacifique (acronyme anglais APEC), le Forum interrégional de Dialogue Asie-Europe (acronyme anglais ASEM), le Forum Chine-Europe et autres instances de coopération multilatérale internationale, régionale ou sous-régionale... (Document, 2015). En d'autres termes, aucune innovation institutionnelle suggérant des formes nouvelles de coopération n'est mentionnée ; aussi les coopérations triangulaires (par exemple entre un pays africain, la Chine et un troisième pays comme la



France, le Maroc, le Royaume-Uni...) doivent être comprises comme des *coopérations bilatérales franco-chinoise, sino-marocaine... sur un marché tiers* (en l'occurrence un pays africain). Cette interprétation semble particulièrement évidente à la lecture du compte rendu qui est fait de la visite de Li Keqiang à Paris en juin 2016 dans le rapport 2015 du MOFCOM<sup>13</sup> sur le développement de la coopération et l'investissement à l'étranger de la Chine (MOFCOM, 2015, p. 78). Même si la déclaration relative à la politique africaine de la Chine<sup>14</sup> rappelle que ces coopérations doivent être menées sur la base du principe dit « l'Afrique propose, l'Afrique consent, l'Afrique conduit » (*Feizhou tichu, Feizhou tongyi, Feizhou zhudao*<sup>15</sup>), il apparaît clairement que ces coopérations bilatérales sur un marché africain pourraient ne pas être conçues au bénéfice prioritaire de l'Afrique. Notons que dans le document programmatique de 2015, la place réservée à l'Afrique et aux pays africains est très limitée : le caractère *fei* par lequel est désignée l'Afrique n'apparaît que six fois, et ce toujours dans une expression évoquant indistinctement les « continents asiatiques, européens et africains » (*Ya Ou Fei dalu*). En revanche, Qi Huaiguo mentionne explicitement que l'Afrique du Nord devrait servir de zone de pénétration stratégique et économique dans le « grand Moyen-Orient » (*da Zhongdong*) (Qi, 2014, p. 20).

- <sup>14</sup> Le document programmatique de 2015 évoque toute une série de principes. Spécifiquement, il affirme formellement que la Chine s'engage à « [r]especter une logique de marché, [c'est-à-dire] suivre les règles du marché et les règles internationales, promouvoir pleinement le rôle déterminant du marché dans l'allocation des ressources ainsi que le rôle essentiel des entreprises de toutes sortes et, en même temps, déployer à bon escient le rôle des gouvernements » (Document, 2015). Aussi n'est-on pas surpris que la démarche animant toute coopération économique mise en place par la Chine dans les pays africains et maghrébains puisse apparaître essentiellement "characterized by a business oriented 'win-win' economic cooperation", pour citer Anna Katharina Stahl (2013, p. 80). Cette observation est rendue d'autant plus flagrante que l'expression « coopération économique » (*jingji hezuo*) inclut en chinois tous les échanges économiques, aussi bien ceux à caractère non lucratif (dons et financements à taux préférentiel) que ceux à caractère lucratif (importations et exportations de marchandises et de services, investissement direct<sup>16</sup>). À cette définition s'oppose celle, plus habituelle en Occident, d'une politique d'aides publiques à caractère économique et financier inscrites au budget d'un(de) pays développé(s) pour servir au développement de pays tiers. Il n'est donc pas étonnant que la politique d'aide chinoise s'oppose frontalement aux pratiques des membres du Comité d'aide au développement de l'OCDE (Gabas *et al.*, 2014, p. 7-22) et que la préoccupation mercantiliste apparaisse primer dans la coopération chinoise avec les pays en développement (Malm, 2016). Cette démarche commerçante est ce qui a frappé deux économistes algériens, Nadia Chettab et Youcef Benabdellah, évoquant la présence chinoise dans leur pays (Matarese, 2016). Les données disponibles tendent à avérer ce constat pour tout le Maghreb.

## Le poids des relations économiques sino-maghrébines

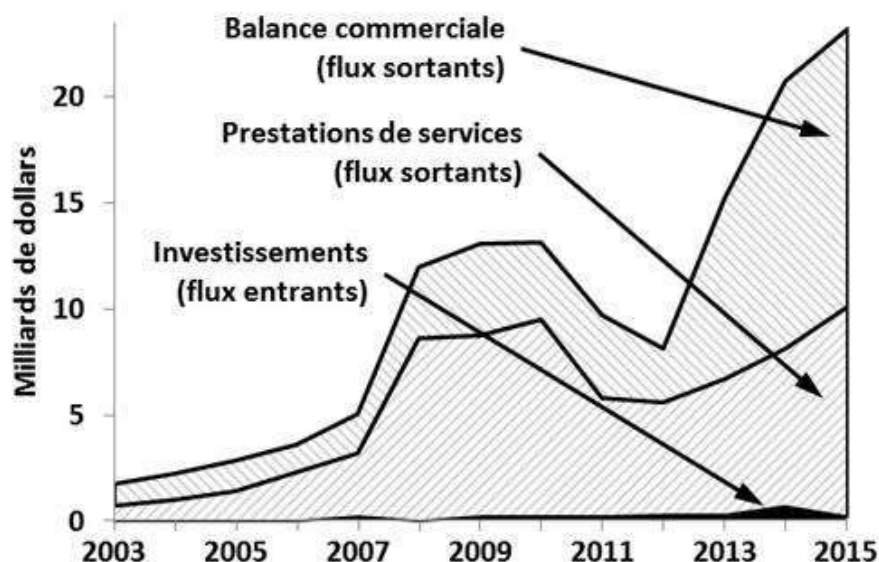
- <sup>15</sup> Il y a trois biais pour aborder les relations économiques sino-maghrébines : l'investissement direct, les échanges commerciaux de marchandises (la balance commerciale hors services) et les prestations de services. Nous pourrions y ajouter les aides publiques au développement dans la mesure où celles-ci viendraient en déduction du coût de certaines prestations. Ces aides peuvent prendre la forme de stades ou

d'opéras le plus souvent érigés en vue d'influencer les décisions commerciales des États récipiendaires. Elles peuvent aussi prendre la forme de bonifications d'intérêt lors de l'octroi d'un crédit acheteur à un gouvernement faisant appel à des entreprises chinoises pour un projet d'infrastructure. Dans les deux cas, ce sont de bonnes pratiques commerciales allégeant directement ou indirectement les coûts enregistrés par la balance des marchandises et celle des services. Il est donc peu important pour notre propos de pouvoir distinguer explicitement ces ristournes puisqu'elles sont déjà comptabilisées bien qu'invisibles.

- 16 En ce qui concerne les investissements directs étrangers (IDE), aucune information ne fait état d'éventuels investissements *maghrébins* en Chine. En revanche, le MOFCOM publie chaque année sur son site un Communiqué statistique sur l'investissement direct chinois à l'étranger (*Zhongguo duiwai zhijie touzi tongji gongbao*) dans lequel sont recensés, depuis 2003, les flux et les stocks d'IDE chinois. Pour le Maghreb, il s'agit de flux de très faible ampleur. Ainsi, en 2015, il a bénéficié de 0,14 % des IDE chinois de cette année-là, soit 0,012 % du total mondial des IDE sortants. Ces capitaux représenteraient 0,22 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) des pays du Maghreb. Ajoutons que, de 2003 à 2015, 92,7 % des flux d'IDE chinois à destination des cinq pays maghrébins ont bénéficié à la seule Algérie ; cette exclusivité s'est traduite en 2014 par une participation des IDE chinois de 0,85 % à la FBCF, dans un pays où celle-ci s'est en moyenne élevée, de 2003 à 2014, à 38 % du PIB<sup>17</sup>. En 2015, l'IDE chinois au Maghreb a été de 203 millions de dollars, soit huit fois moins que l'investissement envisagé par Ford pour construire une usine au Mexique avant que Donald Trump ne s'y oppose (Woodall et Shepardson, 2017). En d'autres termes, quel que soit le point de vue adopté, l'investissement chinois en Algérie, comme au Maghreb et plus généralement en Afrique, n'a été que d'une importance très marginale (Pairault, 2017). En revanche, il n'en va pas de même en ce qui concerne les biens et les services.
- 17 Je commencerai par les prestations de services afin de dénoncer une confusion dans la compréhension des statistiques relatives aux IDE. Ce n'est pas parce que des entreprises chinoises participent à des travaux d'infrastructure en Afrique, au Maghreb ou ailleurs, qu'elles « investissent en infrastructure », puisqu'elles ne deviennent ni propriétaires ni même détentrices de droits sur ces infrastructures. Les deux démarches génèrent des flux financiers de sens inverse : quand une entreprise chinoise investit, elle transfère des fonds dans le pays bénéficiaire ; quand une entreprise chinoise effectue une prestation de services, elle reçoit un paiement venu du pays bénéficiaire. La définition de l'investissement direct étranger que retiennent les organisations internationales comme l'OCDE, FMI... (OCDE, 2003, p. 193), implique, pour être considéré comme un investisseur, de détenir « la propriété de dix pour cent ou plus des actions ou droits de vote d'une entreprise » et de vouloir s'impliquer à long terme dans la gestion de cette entreprise. Dans le cas des entreprises chinoises du BTP, leur participation relève de la simple prestation de services, comme dans le cas des *package deals* de type « angolais » aux termes desquels les entreprises chinoises sont rémunérées pour des prestations de services (construction d'une route, d'un barrage...) par un accès privilégié à des ressources naturelles (*infrastructures for resources*). Les statistiques chinoises relatives aux contrats clés en main achevés chaque année montrent que le montant de ces prestations de services a été continûment très supérieur au montant des IDE (figure 3)<sup>18</sup>. Pour la seule année 2015, les prestataires de services chinois ont achevé des prestations au Maghreb pour la somme de 9,94 milliards de dollars<sup>19</sup>, soit un montant cinquante fois supérieur

(230 millions de dollars) à celui des investissements chinois la même année au Maghreb. Pour une année donnée, les flux entrants générés par les IDE chinois sont donc très loin d'équivaloir aux flux sortants causés par les prestations de services.

Figure 3. – Flux d'échanges entre le Maghreb et la Chine (2003-2015)



Sources : La base de données en ligne de la CNUCED, les communiqués annuels du MOFCOM et les annuaires statistiques de Chine

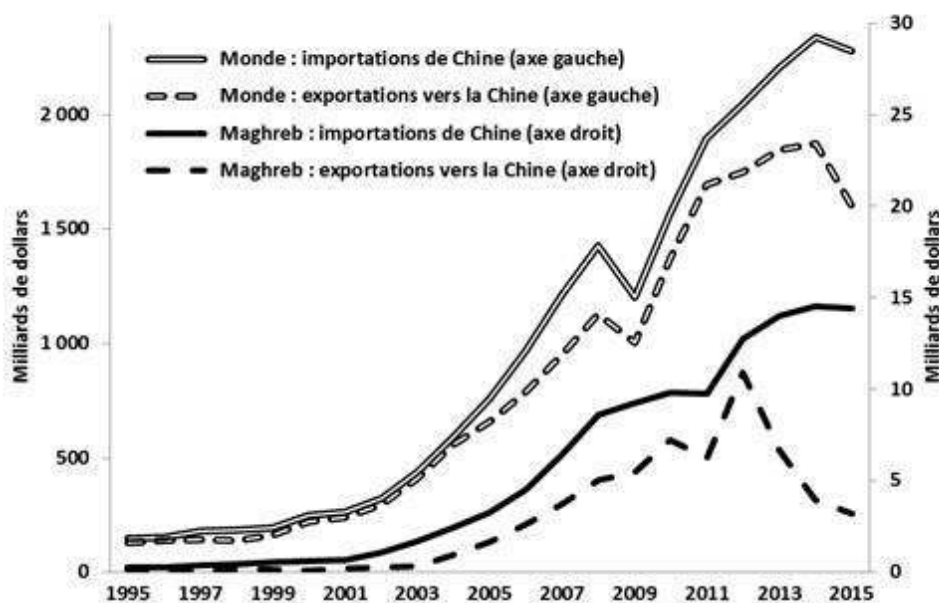
- 18 À cette première soustraction vient encore s'ajouter celle engendrée par le déficit de la balance commerciale (hors services) des pays maghrébins (figure 3). En 2015, ce déficit s'est élevé à 13,5 milliards de dollars. En d'autres termes, les pays du Maghreb cette année-là étaient redevables de plus de 23 milliards de dollars à des entreprises chinoises au titre du déficit de la balance commerciale (hors services) augmenté des prestations de services. Une fois déduits les IDE, on obtient une somme nette de 22,8 milliards de dollars dont les pays du Maghreb resteraient redevables. Ce prélèvement sur la richesse créée (quelle que soit la date effective de la ponction) a augmenté constamment depuis 2003, passant de 1,0 % à 6,1 % en 2015 du PIB cumulé des cinq pays du Maghreb ; cette pression s'est même élevée à 8,4 % cette année-là pour l'Algérie. Nous n'en concluons pas que la Chine percevrait, à travers ses relations commerciales, un tribut sur ces pays, mais constatons que ce déséquilibre n'a de signification que par rapport à l'usage que l'on fait de ces marchandises importées et prestations de services : ainsi, Wenke Krestin (2017) montre que l'achat de machines chinoises a pu dynamiser l'essor de la filière algérienne de l'agroalimentaire. D'où la nécessité de reprendre l'analyse des échanges commerciaux.

## Structure des échanges commerciaux sino-maghrébins

- 19 Les statistiques montrent que les échanges du Maghreb avec la Chine suivent la tendance générale des échanges de la Chine avec le Monde jusqu'à la crise libyenne et au décrochement, consécutivement à la diminution des exportations de pétrole brut et de

gaz naturel algériens aggravée par une forte chute du cours du pétrole (figure 4). Ce constat pose immédiatement la question de la nature des échanges entre la Chine et les pays maghrébins.

Figure 4. – Évolution des échanges du Maghreb et du Monde avec la Chine (1995-2015)



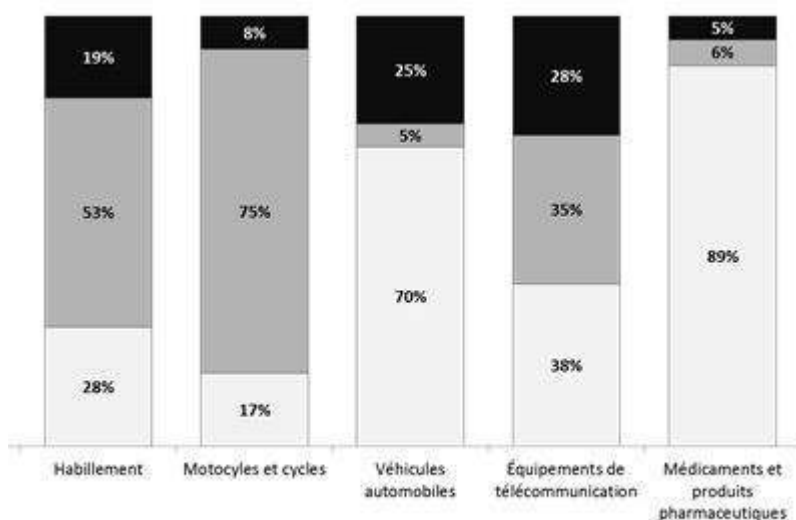
Source : Base de données en ligne de la CNUCED à <http://unctadstat.unctad.org>

- 20 En ce qui concerne les exportations, on observe que, de 1995 à 2015, les pays du Maghreb exportent peu à destination de la Chine (3 % de leurs exportations totales), alors que les exportations à destination de la Chine ont, pour l'Afrique dans son ensemble, un poids triple (10 %) et, pour le monde, un poids plus que double (7 %). En revanche, durant la même période, la part des exportations de produits de base (minerais, métaux et combustibles<sup>20</sup>) dans les exportations maghrébines (89 %) et africaines (86 %) est presque identique alors qu'elle n'est que de 25 % en moyenne mondiale. Il s'agit donc d'une spécialisation caractéristique du continent africain, mais qui affecte très différemment les échanges avec la Chine de chaque pays pris individuellement. Dans le cas du Maghreb, trois pays (la Libye, l'Algérie et la Mauritanie) exportent quasi exclusivement des minerais, métaux et combustibles à destination de la Chine ; ils assument près de 90 % des exportations maghrébines vers la Chine (hydrocarbures pour la Libye et l'Algérie, fer et cuivre pour la Mauritanie). Le Maroc et la Tunisie, pour lesquels les exportations vers la Chine de tels produits de base n'ont qu'un piètre poids, n'ont exporté que très médiocrement vers la Chine au cours de cette période. Exception faite de la Libye, ces exportations couvrent relativement mal les importations des pays maghrébins tout au long de ces vingt années<sup>21</sup>.
- 21 Quant aux importations, est-il utile de préciser qu'elles sont constituées à 94 % par des articles manufacturés ? En ce sens, le Maghreb ne se distingue ni de la moyenne mondiale (93 %) ni de la moyenne africaine (94 %). En revanche, leur composition par degré de technicité de leur fabrication varie considérablement ; disons que les importations de produits manufacturés chinois marquent un tropisme pour des produits ne nécessitant

que des processus de fabrication peu ou faiblement techniques, et ce d'autant plus lorsqu'il s'agit de produits de consommation courante. Cette tendance n'est pas significativement aggravée par la longueur de la période retenue (1995-2015), puisque plus les importations sont anciennes, plus leur poids est faible et moins elles pèsent dans le calcul de la moyenne. Quoi qu'il en soit, les importations pourraient tendanciellement évoluer vers des produits chinois plus techniques (Zouikri, 2017), même si la technicité de ces derniers manifeste encore un certain retard par rapport à celle des produits des autres pays en développement (Pairault, 2017).

- 22 Si la Chine est désormais présente dans toutes les catégories de produits, les parts de marché qu'elle conquiert affectent différemment les partenaires traditionnels des pays du Maghreb. Considérons quatre catégories emblématiques en 2015 (figure 5). La Chine s'assure un quasi-monopole dans la vente des motocycles et cycles (75 %) et domine nettement le marché dans la vente d'articles d'habillement (53 %) bien que les économies développées<sup>22</sup> occupent encore plus d'un quart du marché ; en revanche, dans les autres catégories, la place de la Chine est loin d'être dominante pour l'heure. En ce qui concerne les équipements de télécommunication, les économies développées conservent plus du tiers du marché (38 %), juste devant la Chine (35 %) tandis que les autres économies se contentent d'un quart (28 %). Il faut toutefois remarquer que les douanes enregistrent la valeur des produits importés *made in China* ce qui n'implique pas *ipso facto* que le fabricant soit obligatoirement chinois ou, dans l'affirmative, qu'il soit plus qu'un sous-traitant ou plus qu'un assembleur d'éléments sous licence... Ce même raisonnement s'applique à la catégorie des véhicules automobiles dominée à plus des deux tiers (70 %) par les producteurs des économies développées, la Chine étant réduite à la portion congrue (5 %). La Turquie – classée parmi les économies en développement par la CNUCED – produit des Renault Symbol qui ont été massivement importées en Algérie avant qu'elles ne commencent à être concurrencées par leurs cousines *made in bladi* (fabriqué au *bled* donc « localement ») ou plus exactement, assemblées dans l'usine d'Oued Tlelat près d'Oran, à partir de kits importés de Roumanie, car cette voiture est une version démarquée de la très roumaine Dacia Logan (Hallas, 2014). Suivant une même logique, sa cousine, la Dacia Sandero, sera aussi, dès juillet 2016, *made in bladi* (Beldjenna, 2016). En revanche le monopole des pays occidentaux reste entier pour les médicaments et autres produits pharmaceutiques.

Figure 5. – Parts de marché et technicité de la fabrication des produits (2015)



Source : Base de données en ligne de la CNUCED à <http://unctadstat.unctad.org>

## L'Algérie et le déclassement de l'esprit de Bandung

- 23 Il faut noter que ces importations alliées à des exportations presque exclusivement composées de produits de base suggèrent un type de relations internationales que la Chine dénonce depuis Bandung – du moins quand ce sont les autres (les pays du Nord) qui vendent des produits manufacturés en échange de produits de base. En vérité, les textes chinois sont ambivalents. D'une part, il y a ceux qui s'interrogent d'un point de vue idéologique et dénoncent des pratiques supposées être exclusivement celles des pays occidentaux – *inter alia*, voir le texte de Hua Yong (2011), qui enseigne les sciences politiques à la célèbre université Jiaotong de Shanghai, rédigé en 2011 pour le 90<sup>e</sup> anniversaire du Parti communiste chinois et affiché en due place sur le site de l'université. D'autre part, il y a ceux qui envisagent la question d'un point de vue économique et qui adoptent volontiers les réflexions des économistes occidentaux – hors tout discours partisan (Wen et Guo, 2008). Et l'éminent réformateur Wu Jinglian (2008), en réclamant que l'économie chinoise ne soit plus « conduite par les exportations » (*chukou daoxiang*) approuvait indirectement Paul Bairoch qui soulignait que « la structure des exportations est plus une conséquence du sous-développement que la cause » (Bairoch, 1999, p. 95). Dès lors, la question qui mérite d'être posée est celle de savoir si les exportations de produits de base permettent de financer des importations *industrialisantes*. Le cas du secteur automobile est de ce point de vue très instructif d'autant que l'approche algérienne a été totalement différente de la marocaine, les entreprises chinoises ont à leur tour réagi en modulant leur réponse.
- 24 C'est par l'intermédiaire de son distributeur turc, qui ouvre à Alger en 2001 une succursale de droit algérien (ULTIPA), que Jiangling est arrivé en Algérie. Jiangling – ou encore Jiangling Motors Corporation (JMC) – est un constructeur automobile de la province du Jiangxi dont les origines remontent à 1947 (Xiao, 2008, p. 31-43). C'est une entreprise à capitaux publics (41 %) dans laquelle Ford détient 32 % des parts depuis 1995

– les 27 % restant étant négociés à la bourse de Shenzhen<sup>23</sup>. Elle produit – sous sa marque ou sous la marque Ford – des véhicules utilitaires légers, des pick-up et des SUV. En 2006, Jiangling décide de profiter d'une opportunité offerte par le MOFCOM pour changer sa stratégie d'insertion en Algérie en investissant pour produire sur place. Jiangling prend comme partenaire la ZIEC (connue aussi sous le nom de Zhongding, une entreprise de construction cent pour cent publique dépendant aussi de la province du Jiangxi, présente en Algérie depuis les années 1990, arrivée au 131<sup>e</sup> rang du classement international ENR en 2016<sup>24</sup>). Ces deux entreprises postulent leur homologation auprès du MOFCOM afin d'être désignées comme gestionnaires d'une zone de coopération économique et commerciale (ZCEC) en Algérie. L'homologation est octroyée au cours du deuxième semestre 2007. Le projet n'a toutefois jamais abouti. Tang Xiaoyang (2010) évoque une méconnaissance du contexte et une mauvaise évaluation des coûts. Il est avéré que les conditions d'accès au foncier sont cruciales du point de vue chinois et que cette question a toujours été sensible du côté algérien. Cependant, nous pouvons penser que la conception même de la zone pouvait différer : les partenaires chinois envisageaient une enclave proprement chinoise accueillant et servant exclusivement des entreprises chinoises, alors que les autorités algériennes pouvaient légitimement préférer une zone algérienne accueillant des entreprises de son choix prioritairement au service du développement algérien (Benbraham et Pairault, 2017).

- 25 La volonté de construire une filière automobile algérienne, telle que la définissaient les Assises nationales de l'industrie fin février 2007, s'est rapidement heurtée à la dégradation de la situation économique due en grande partie à la chute des cours du pétrole. Aussi, le ministère [algérien] de l'Industrie dut réduire ses ambitions, partant, le projet initial s'est mué en une politique de substitution aux importations par la constitution de lignes de montage assemblant – sous l'égide des concessionnaires algériens – des pièces détachées pour l'heure entièrement importées. C'est dans une telle conjoncture que des projets de partenariats entre des constructeurs chinois et leurs distributeurs algériens ont émergé (cinq projets connus début 2017). Tous ces projets révèlent des partenariats technico-commerciaux dans des activités d'assemblage et non des partenariats financiers dans des activités industrielles de production (Mira, Pairault et Talahite, 2017).
- 26 Les constructeurs automobiles chinois ont donc choisi une présence purement commerciale (comme l'allemand Daimler, l'italien IVECO ou le coréen Hyundai) de préférence à une présence industrielle (comme le français Renault, l'iranien SAIPA et l'allemand Volkswagen). Ce choix ne signifie pas que les constructeurs chinois ne contribuent aucunement – même si ce n'est qu'indirectement – à l'effort algérien d'industrialisation sous-jacent. L'importation de kits complets de pièces détachées (*complete knock-down*, CKD) permet assurément la création d'une ligne d'assemblage ainsi que l'embauche et la formation d'un petit nombre de travailleurs locaux. À l'avenir, l'importation de kits semi-complets de pièces détachées (*semi-complete knock-down*, SKD) devrait favoriser, quant à elle, une plus grande intégration locale et un meilleur transfert de technologies et, donc, mieux participer à cette stratégie d'industrialisation. À l'égard des acteurs économiques algériens, cette décision manifeste une défiance qui ne s'encombre plus de romantisme révolutionnaire, mais qui répond à des préoccupations d'efficacité purement commerciale. C'est une sorte de « revanche » que le marché exerce à travers les constructeurs automobiles chinois.

## Le Maroc et l'irrésistible basculement vers le marché

- 27 Le basculement vers une logique de marché prédominante s'accompagne également d'un renversement entre pôles régionaux maghrébins. Le choix de l'Algérie était le fruit de l'Histoire sanctifiée sur l'autel de l'idéologie. J'ai déjà eu l'occasion de suggérer que les autorités algériennes avaient joué le jeu d'une fraternité de combat pour mieux profiter de la présence chinoise (Pairault, 2014). En ce sens, la Chine, même si elle a bien été instrumentalisée par le pouvoir algérien, a moins été une opportunité pour l'économie algérienne qu'elle ne l'a été pour le pouvoir en place qui espérait acheter la paix sociale et garantir sa pérennité par des travaux pharaoniques. Si la signature, le 17 janvier 2016, d'un protocole d'accord pour la réalisation du projet du nouveau port sur le site d'El Hamdania à Cherchell marque une évolution dans la stratégie du gouvernement algérien dans un contexte – nouveau – de pénurie de financement ; en revanche, il échoue à prendre en compte la temporalité du projet et à forcer la partie chinoise à donner une dimension « long-termiste » à son engagement. Ici, à nouveau, il n'a pas été signé un contrat de type BOT (*Build, Operate, Transfer*) engageant à long terme la responsabilité d'un partenaire, il a été préféré un « saucissonnage » du contrat tel qu'une entreprise chinoise assure la construction du port puis, une fois payée à travers un crédit acheteur<sup>25</sup>, confie la gestion du port à une seconde entreprise chinoise qui elle, héritant du port en l'état, n'assume pas davantage de responsabilités à long terme dans sa construction (Pairault, 2016a). Cette situation est parfaitement cohérente avec la stratégie chinoise qui est d'encourager les formules de contrat qui engagent le moins la responsabilité à long terme des entreprises chinoises – en particulier dans les pays où les tensions sociales et la conjoncture économique peuvent faire craindre pour la stabilité de l'équipe dirigeante (MOFCOM, 2015, p. 160). Cette situation est aussi parfaitement cohérente avec la stratégie des nouvelles routes de la soie et l'ouverture chinoise au Maroc que signale l'établissement, le 11 mai 2016, d'un partenariat stratégique entre les deux pays.
- 28 Pour comprendre l'importance de l'enjeu de ce partenariat sino-marocain, il faut revenir sur les attentes algériennes portées par le port de Cherchell. Le ministre algérien des Transports, Boudjemaa Talai, observe que ce port, qui serait opérationnel en 2021, sera « le plus grand port de la région méditerranéenne » et qu'il aurait vocation à devenir un *hub* régional (*Maghreb Émergent*, 2016a et 2016b), tandis que le Premier ministre considère que « l'Algérie pourrait ainsi acheminer des marchandises « vers l'Afrique » (HuffPost, 2015). Abderahmane Mebtoul conteste cette ambition dans une longue lettre-réquisitoire adressée au ministre de l'Industrie, Abdeslam Bouchouareb, et dénonce le manque de capacités exportatrices de l'Algérie (Metboul, 2016). Outre cette absence, ce rêve oublie aussi un peu rapidement l'existence d'autres ports méditerranéens, en particulier celui de Tanger. Peut-être le nouveau port de Cherchell pourra-t-il divertir un peu du trafic au profit de l'Algérie, mais il est peu probable que ce détournement se fasse réellement au détriment du Maroc compte tenu du dynamisme du port de Tanger-Med. Tant et si bien que la CHEC (China Harbour Engineering Company) qui s'était proposée pour exploiter le port de Cherchell une fois construit, semblerait avoir été prise de doutes quant à la rentabilité de l'opération et aurait décidé de se retirer (Semmar, 2016). Quoi qu'il en soit du montage – encore mal connu – du projet, ce qui importe est qu'il nous signale, par contraste avec le cas marocain, une évolution des entreprises chinoises dans leur recherche de partenaires.



- 29 Par le débit portuaire de conteneurs, le Maroc se place au 39<sup>e</sup> rang mondial, tandis que l'Algérie se classe au 91<sup>e</sup> rang sur 157 pays recensés (tableau 1). Or dans l'espace méditerranéen, le Maroc n'est pas le seul pays dont l'Algérie devra affronter la concurrence – quelles que soient les liaisons maritimes qui pourront être établies et l'évolution de celles-ci au cours des prochaines années. Les statistiques disponibles sur le site de la CNUCED établissent pour chaque pays un indice annuel de connectivité des transports maritimes réguliers qui « vise à situer le niveau d'intégration d'un pays au réseau mondial existant de transports maritimes. L'année de base de l'indice est 2004 et la valeur de base [100] se trouve sur le pays présentant la valeur maximale en 2004 » – en l'occurrence la Chine (CNUCED, 2016). En 2016, cet indice s'établit à 68 pour le Maroc et à 6 pour l'Algérie ! Pour le Maroc, cet indice s'élève donc à 589 % de sa valeur en 2004, tandis qu'il est tombé à 44 % de sa valeur en 2004 pour l'Algérie. Le Maroc se place au 17<sup>e</sup> rang mondial par sa connectivité tandis que l'Algérie se retrouve au 120<sup>e</sup> rang sur 157 pays classés (CNUCED, 2016).
- 30 La qualité de la connectivité se mesure aussi par le biais d'indices de connectivité bilatérale qui visent à définir le degré d'intégration relative d'une paire de pays/régions observée. Leur valeur est comprise entre zéro (aucune intégration) et un (intégration totale). Or, même si le Maroc parmi les ports méditerranéens n'est jamais le premier parmi les pays et régions retenus dans le tableau 1, il manifeste en revanche une forte connectivité (absolue et/ou relative) avec toutes ces destinations ; aussi, est-il considéré à juste titre comme une importante plate-forme de transbordement constituant un point d'échange entre plusieurs routes maritimes à longue distance pour des navires de fort tonnage. Le Maroc est la deuxième plate-forme portuaire africaine par le débit de conteneurs. Il est de ce fait derrière l'Afrique du Sud (32<sup>e</sup> rang), mais l'indice de connectivité totale de ce dernier est quasiment moitié moindre (37 contre 65 pour le Maroc). Or ce qui importe ici est la redistribution par voies maritimes vers d'autres horizons. Aussi le Maroc est-il l'une des trois plaques-tournantes qui, avec la Chine et le Panama, règlent en grande partie le trafic maritime international respectivement en Afrique<sup>26</sup>, en Asie et en Amérique latine (CNUCED, 2015). C'est dans cette conjoncture que doit être évaluée la compétition entre port d'El Hamdania à Cherchell et Tanger, partant, que doivent être appréciés les accords récents entre le Maroc et la Chine.

Tableau 1. – Trafic maritime en Méditerranée

Pays (par ordre alphabétique)	Débit portuaire de conteneurs (2014)		Indice de connectivité (2016)					
	nombre total (EVP*)	rang mondial	totale	avec la Chine	avec l'Afrique	avec les États-Unis	avec l'Europe	avec les PRM*
Algérie	360 522	91	6	0,312	0,221	0,373	0,269	0,287
Égypte	8 810 990	20	61	0,658	0,303	0,614	0,418	0,445
Espagne	14 710 955	11	85	0,785	0,390	0,706	0,463	0,468
France	6 645 691	25	77	0,769	0,381	0,764	0,465	0,468
Grèce	3 929 877	33	47	0,601	0,294	0,557	0,371	0,395
Italie	11 312 777	15	67	0,724	0,357	0,749	0,449	0,489
Malte	3 003 003	40	55	0,640	0,309	0,553	0,403	0,417
Maroc	3 070 000	39	68	0,693	0,349	0,661	0,447	0,425
Turquie	7 622 559	23	52	0,627	0,308	0,514	0,386	0,409

EVP : le nombre total de conteneurs manutentionnés par ports est exprimé en nombre de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP). Ce chiffre recouvre le chargement, le déchargement, le repositionnement et le transbordement des conteneurs. Les conteneurs de quarante pieds sont comptabilisés comme deux EVP.

PRM : Pays riverains de la Méditerranée : au Nord : l'Espagne, la France, Monaco, l'Italie, la Slovénie, la Croatie, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro, l'Albanie, la Grèce, la Turquie, Malte et Chypre ; au Sud : le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte, Israël, l'Autorité Palestinienne, le Liban et la Syrie.

Sources : Calculs de l'auteur à partir de la base de données en ligne de la CNUCED à <http://unctadstat.unctad.org>

- 31 Le Maroc est une destination encore quelque peu mystérieuse pour bien des Chinois, car, nous dit-on, « le Maroc est un petit pays d'Afrique du Nord qu'il est souvent difficile de distinguer du territoire de Monaco ». Ainsi commence un article de la revue chinoise intitulée *Patrimoine mondial (Shijie yichan)* paru début 2016 et rapportant un voyage touristique au Maroc (Cai, 2016, p. 129)<sup>27</sup>. La vision de Jing Ning – conseiller économique chinois en poste à Rabat en 2014 – est davantage en prise avec la réalité et désigne le secteur automobile comme le second secteur économique marocain (après le secteur agricole) devant retenir l'attention des entreprises chinoises (MOFCOM, 2014, p. 4). Un rapport disponible sur le site du MOFCOM spécifie à son tour les points marquants du secteur automobile qui, en l'espace de quelques années, est devenu l'un des moteurs du développement industriel marocain avec environ deux cents entreprises installées à Tanger (43 %), à Casablanca (49 %) et à Kenitra (7 %) : les deux premiers sites sont deux villes portuaires dotées de zones industrielles *ad hoc*, quant au troisième il s'agit d'une zone franche à mi-chemin des deux précédents (MOFCOM, 2016). Outre la supériorité des emplacements, la stabilité politique du pays, le faible coût d'une main-d'œuvre qualifiée, des aides fiscales et financières, un plan de développement « clair et précis » (*mingque*) dans ses objectifs et moyens... tout concourt à l'essor rapide du Maroc comme plate-forme manufacturière et exportatrice de véhicules automobiles vers l'Europe et l'Afrique. C'est ce que confirme Wu Tiancai – le président de Yangse (une filiale de Dongfeng partenaire de Peugeot<sup>28</sup> et de Renault) – quand il annonce, le 25 juillet 2016, la construction d'une usine de construction de bus électriques dans la zone d'investissement Tanger Automotive City (AMDI, 2016a)<sup>29</sup>. La Nanjing Xiezhong Auto-Airconditioner a fait, quant à elle, le choix de l'Atlantic Free Zone de Kenitra pour y implanter – précisément à côté de Peugeot – sa première usine à l'étranger de fabrication de systèmes de refroidissement pour véhicules automobiles (AMDI, 2016a ; Rouaud, 2016b) ; elle est de fait une sous-filiale de la BAIC (cinquième plus puissant groupe automobile public chinois et partenaire de

longue date de Daimler et de Hyundai), cette filiation passant par de nombreux paradis fiscaux comme le montre complaisamment l'organigramme de la société faitière. C'est encore le groupe Haite – un groupe à capitaux partiellement publics originaire de la province du Sichuan dont le cœur de métier est non pas l'automobile, mais l'aéronautique –, qui envisage la création d'un parc industriel « géant » à Tanger afin que les entreprises qui s'y établiront puissent bénéficier des installations du port (Iraqi, 2016). D'une manière générale, les quinze projets signés en mai 2016 à Pékin lors de la visite du roi Mohammed VI visent tous à profiter de la position commerciale stratégique du Maroc entre l'Europe et l'Afrique et à la développer, mais encore rêvent tous de « booster » les investissements sino-marocains en Afrique (El Ouardighi, 2016) – et ce désormais d'autant mieux que le Maroc vient de réintégrer l'Union africaine.

- 32 Ainsi, un basculement irrésistible se dessine-t-il. Le choix chinois de l'Algérie a pu alléguer la perpétuation d'une fraternité de combat et les interventions économiques chinoises (essentiellement dans le secteur de la construction) ont pu être présentées comme une coopération entre pays du Sud, partant il n'était pas illégitime d'évoquer l'esprit de Bandung, même si celui-ci avait été revisité au profit de préoccupations plus prosaïques. En revanche, le choix chinois du Maroc – d'autant plus désinhibé, voire cynique, que le royaume chérifien ne fait aucunement mystère de ses ambitions économiques et commerciales – montre à l'envi que l'éthique communiste (mais l'est-elle encore vraiment ?) s'accommode désormais sans vergogne ni sans aucun prétexte tiers-mondiste de l'esprit capitaliste.
- 33 Ce retournement, outre qu'il confirme l'hypothèse d'une socialisation par l'apprentissage (l'Algérie ayant fourni hier à la Chine un accompagnement politique en Afrique, le Maroc (devant dispenser aujourd'hui un accompagnement commercial), révèle également un autre basculement, que nous exprimerons en reprenant Immanuel Wallerstein (1974 [2011]). La Chine est aujourd'hui un « empire » dont la force est qu'il « garantit des flux économiques de la périphérie vers le centre », entre autres par l'établissement d'oligopoles commerciaux, et dont la faiblesse est qu'il repose sur l'omniprésence d'« une bureaucratie [...] absorbant trop de profits » et incapable de gérer efficacement ces flux. Tant la lutte du gouvernement chinois contre la corruption de sa bureaucratie que ses échecs à réorienter son économie vers le marché intérieur expliquent le discours de Xi Jinping (2017) à Davos dont les appels au libre-échange suggèrent la recherche d'une alternative, celle d'une « économie-monde » que structureront « les nouvelles routes de la soie ». Dans ce nouveau modèle, ce sont les États à la périphérie qui assurent la gestion des flux et la charge des infrastructures (construites et équipées par les entreprises chinoises et financées avec des prêts chinois liés) tandis que la Chine assume la mise en place d'arrangements commerciaux, culturels et juridiques. Une telle évolution ne peut que renforcer les craintes de voir la Chine devenir un hégémon économique, même si, pour ce faire, elle devra plier sa volonté de puissance à sa plus grande intégration dans le « système-monde ».

## BIBLIOGRAPHY

- AMDI [Agence marocaine de développement des investissements] (2016a), *Wuhan Yangzi qiche jituan jiangyu Moluoge jianchang* [L'entreprise Yangse de Wuhan va construire une usine au Maroc], 25 juillet 2016, <http://www.china-invests.net/ma/InvestMorocco/newsdetail.html?id=41196>.
- AMDI [Agence marocaine de développement des investissements] (2016b), *Nanjing xiezhong jituan chizi qian wan meijin yu Moluoge jianchang* [Le groupe Xiezhong de Nankin se prépare à investir des millions de dollars au Maroc pour construire une usine], 18 juillet 2016, <http://www.china-invests.net/ma/InvestMorocco/newsdetail.html?id=41109>
- APS [Algérie Presse Service] (2016a), « La réalisation et la gestion du grand port du centre d'El Hamdania confiées aux Chinois », 18 janvier 2016, <http://www.maghrebemergent.com/economie/algerie/54853-algerie-la-realisation-et-la-gestion-du-grand-port-du-centre-d-el-hamdania-confiees-aux-chinois.html>.
- APS [Algérie Presse Service] (2016b), « Nous pouvons financer le projet du futur port de Cherchell sans compter sur le trésor public », *Maghreb Émergent*, 1<sup>er</sup> mai 2016, <http://www.maghrebemergent.com/actualite/breves/fil-maghreb/58571-algerie-nous-pouvons-financer-le-projet-du-futur-port-de-cherchell-sans-compter-sur-le-tresor-public-ministre.html>.
- Aron R. (1962), *Paix et guerre entre les nations*, Paris, Calmann-Lévy.
- Bairoch P. (1999), *Mythes et paradoxes de l'histoire économique*, Paris, La Découverte.
- Barry R. (2015), « China's Hilux », *Dieseltalk Quarterly Report*, n° 1, p. 2-3, [http://www.foton.co.nz/ssl/cms/files/cms/7198\\_DTQR\\_Foton%20Article%20.pdf](http://www.foton.co.nz/ssl/cms/files/cms/7198_DTQR_Foton%20Article%20.pdf).
- Beldjenna R. (2016), « Groupe Renault Algérie : Sandero Stepway, made in bladi, officiellement lancée », *El Watan*, 28 juin 2016, [http://www.elwatan.com/hebdo/auto/groupe-renault-algerie-sandero-stepway-made-in-bladi-officiellement-lancee-28-06-2016-324015\\_160.php](http://www.elwatan.com/hebdo/auto/groupe-renault-algerie-sandero-stepway-made-in-bladi-officiellement-lancee-28-06-2016-324015_160.php).
- Benbraham K. & Pairault Th. (2017), « L'Algérie et la question des ZES "à la chinoise" », in A. Adel, Th. Pairault et F. Talahite (dir.), *La Chine en Algérie : approches socio-économiques*, Paris, Eska, p. 87-100.
- Benlakhlef B. & Bergel P. (2011), « Les "nouveaux riches" de l'importation algérienne : des agents de la transformation sociale et urbaine ? Étude de cas dans quatre petites villes du nord-est algérien : Aïn Fakroun, Aïn M'lila, El Eulma, Tadjenanet », *Méditerranée*, n° 116/2011, p. 17-24.
- Cabestan J.-P. (2015), *La politique internationale de la Chine : entre intégration et volonté de puissance*, Paris, Presses de Sciences Po.
- Cai B. (2016), « Dang longmu yujian aiji yanhou » [Quand une dragonne rencontre Cléopâtre], *Shijie Yichan*, [Patrimoine mondial], 2016/1, p. 129-133.
- Chaal M. (2012), « Le Premier ministre au sujet du projet de l'usine Renault : la règle 51/49 % n'est pas un obstacle », *L'Échonews*, 18 octobre 2012, [http://www.leconews.com/fr/actualites/nationale/industries/la-regle-51-49-n-est-pas-un-obstacle-18-10-2012-160271\\_340.php](http://www.leconews.com/fr/actualites/nationale/industries/la-regle-51-49-n-est-pas-un-obstacle-18-10-2012-160271_340.php).
- Chau D. (2014), *Exploiting Africa. The Influence of Maoist China in Algeria, Ghana, and Tanzania*, Annapolis, Naval Institute Press.

Chen Y. (2009), « Jiang Zemin 'zou chuqu' zhanlüe de xingcheng ji qi zhongyao yiyi » [La formation et l'importance de la stratégie de 'sortie' de Jiang Zemin], *Dang de wenxian* [Archives du Parti], 2009(1), p. 63-69.

CNUCED (2015), *Liner Shipping Connectivity Index*, unctadstat.unctad.org/Infographics/Lsci\_2015\_05\_680x510.jpg.

CNUCED (2016), *Indice de connectivité des transports maritimes réguliers, annuel, 2004-2016*, unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=92.

Cooley J. K. (1965), *East Wind over Africa : Red China's African offensive*, New York, Walker.

Corkin L. (2011), « Redefining Foreign Policy Impulses toward Africa : The Roles of the MFA, the MOFCOM and China Exim Bank », *Journal of Current Chinese Affairs*, 40(4), p. 61-90.

Document [= La Commission nationale du développement et de la réforme, le ministère du Commerce et le ministère des Affaires étrangères] (2015), « Tuidong gongjian sichou zhi lu jingji dai he 21 shiji haishang sichou zhi lu de yuanjing yu xingdong » [Perspectives et initiatives pour promouvoir ensemble la construction d'une route de la soie ceinture économique et une route de la soie maritime du XIX<sup>e</sup> siècle], [http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content\\_2839723.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm).

El Ouardighi S. (2016), « Round-up. Les grands projets sino-marocains au Maroc et en Afrique », *Medias24*, 13 mai 2016, <http://www.medias24.com/MAROC/ECONOMIE/163880-Round-up.-Les-grands-projets-sino-marocains-au-Maroc-et-en-Afrique.html>.

Fifield R. H. (1958), « The Five Principles of Peaceful Co-Existence », *The American Journal of International Law*, 52(3), p. 504-510.

Focsaneanu L. (1956), « Les 'cinq principes' de coexistence et le droit international », *Annuaire français de droit international*, 2(1), p. 150-180 ([http://www.persee.fr/doc/afdi\\_0066-3085\\_1956\\_num\\_2\\_1\\_1229](http://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1956_num_2_1_1229)).

Gabas J.-J. et al. (2014), « Nouveaux regards sur la coopération pour le développement et ses transformations », *Mondes en développement*, n° 165, p. 7-22.

Gupta K. (1978), « Sino-Indian Agreement on Tibetan Trade and Intercourse : Its Origin and Significance », *Economic and Political Weekly*, 13(16), p. 696-702.

Hadley K. (2013), « Do China's Bits Matter ? Assessing The Effect of China's Investment Agreements on Foreign Direct Investment Flows, Investors' Rights, and the Rule of Law », *Georgetown Journal of International Law*, 45, p. 255-321.

Hallas L. (2014), « Joktal et Martal, les deux seuls sous-traitants pour la fabrication de la Renault Symbol algérienne », *Maghreb Émergent*, 10 novembre 2014, <http://www.maghrebemergent.com/economie/algerie/42377-joktal-et-martal-seuls-sous-traitants-pour-la-fabrication-de-la-renault-symbol-algerienne.html>.

Han X. (2015), « Zhong Fei shuangbian touzi tiaoyue : Xianzhuang yu qianjing » [Traité bilatéral d'investissement entre la Chine et l'Afrique : bilan et perspectives], *Xiamen daxue xuebao (zhexue shehui kexue ban)*, [Revue de l'université de Xiamen (SHS)], n° 229, 2015(3), p. 48-57.

Hua Y. (2011), « Zhongguo gongchandang de guoji hezuo guan » [La coopération telle que conçue par le parti communiste chinois] sur le site de l'université Jiaotong de Shanghai, <http://www.sjtu.edu.cn/info/1293/21540.htm>.

He Y. (2009), « Yiguo kailu » [Ouvrir la voie à l'étranger], *Zhongguo qiyejia* [L'entrepreneur chinois], n° 24, p. 62-64

- HuffPost [rédaction de l'Huffington Post Algérie] (2015), « Lancement en 2016 de la construction du port commercial du centre (entre Cherchell et Ténés) », *Huffington Post Algérie*, 14 octobre 2015, [http://www.huffpostmaghreb.com/2015/10/14/port-commercial-centre-al\\_n\\_8293106.html](http://www.huffpostmaghreb.com/2015/10/14/port-commercial-centre-al_n_8293106.html).
- Iraqi F. (2016), « Le chinois Haite prévoit un parc industriel géant à Tanger », *Jeune Afrique*, 15 juin 2016, <http://www.jeuneafrique.com/333658/economie/chinois-haite-prevoit-parc-industriel-geant-a-tanger>.
- Johnston A. I. (2008), *Social States : China in International Institutions, 1980-2000*, Princeton, Princeton University Press.
- Kent A. (2008), « China's Changing Attitude to the Norms of International Law and its Global Impact », in Pauline Kerr, Stuart Harris and Qin Yaqing (ed.), *China's "New" Diplomacy : Tactical or Fundamental Change ?* New York, Palgrave Macmillan, p. 55-76
- Kerri N. (2008), « Les Chinois fabriqueront la première voiture algérienne », *El Watan*, 4 décembre 2008, <http://www.elwatan.com/archives/article.php?id=110655>.
- Kidane W. (2016), « China's Bilateral Investment Treaties with African States in Comparative Context », *Cornell International Law Journal*, n° 49(1), p. 141-177.
- Krestin W. (2017), « Machines chinoises et sécurité alimentaire en Algérie », in A. Adel, Th. Pairault et F. Talahite (dir.), *La Chine en Algérie : approches socio-économiques*, Paris, Eska, p. 145-160.
- Lampton D. (2014), *Following the Leader : Ruling China, from Deng Xiaoping to Xi Jinping*, Berkeley, University of California Press.
- Lénine (1916), « L'impérialisme, stade suprême du capitalisme », in *Œuvres choisies*, Moscou, Éditions en langues étrangères, 1948, tome I, p. 393 ([http://www.communisme-bolchevisme.net/telecharger\\_musiques\\_mp3\\_livres\\_communistes.htm](http://www.communisme-bolchevisme.net/telecharger_musiques_mp3_livres_communistes.htm)).
- Li Z. (2014), « Shiba da yilai zhongguo wajiao xin dongxiang » [Nouvelles orientations de la diplomatie chinoise depuis le XXVII<sup>e</sup> Congrès], *Shengli youtian dangxiao xuebao* [Revue de l'École du Parti du champ pétrolier de Shengli], 27(1), p. 62-68.
- Malis C. (1995), « Raymond Aron et le concept de puissance », *Le Trimestre du Monde*, 3<sup>e</sup> trimestre, ([http://e-edu.nbu.bg/pluginfile.php/126895/mod\\_resource/content/0/RAYMOND\\_ARON\\_ET\\_LE\\_CONCEPT\\_DE\\_PUISSANCE.pdf](http://e-edu.nbu.bg/pluginfile.php/126895/mod_resource/content/0/RAYMOND_ARON_ET_LE_CONCEPT_DE_PUISSANCE.pdf)).
- Malm J. (2016), *When Chinese development finance met the IMF's public debt norm in DR Congo*, PhD Dissertation, Roskilde University (Denmark).
- Mao Z. (1954), *Mao Zedong chuan 1949-1976 - shang*, [Biographie de Mao Zedong 1949-1976, vol. 1], Beijing, Zhongyang wenxian chubanshe, 2003, p. 561, (<http://cpc.people.com.cn/GB/69112/70190/236641/16618563.html>).
- Matarese M. (2016), « Algérie-Chine : Si loin de l'esprit de Bandung », *El Watan*, 27 mai 2016, [http://www.elwatan.com/economie/algerie-chine-si-loin-de-l-esprit-de-bandung-27-05-2016-321778\\_111.php](http://www.elwatan.com/economie/algerie-chine-si-loin-de-l-esprit-de-bandung-27-05-2016-321778_111.php).
- Metboul A. (2016), « Monsieur Abdeslam Bouchouareb, que comptez-vous exporter vers l'Afrique ? », *Le Matin d'Algérie*, 25 juillet 2016, <http://www.lematindz.net/news/21292-monsieur-abdeslam-bouchouareb-que-comptez-vous-exporter-vers-lafrique.html>.
- Mira R., Pairault Th. et Talahite F. (2017), « L'insertion des constructeurs chinois dans la filière automobile en Algérie », in A. Adel, Th. Pairault et F. Talahite (dir.), *La Chine en Algérie : approches socio-économiques*, Paris, Eska, p. 101-120.

MOFCOM [Ministry of Commerce] (2014), *Duiwai touzi hezuo guo bie (diqiu) zhinan : Moluoge (2014 nianban)* [Guide par pays/territoire de la coopération et de l'investissement à l'étranger : Maroc (édition 2014)], p. 4, [ma.mofcom.gov.cn/article/tzzn/201601/20160101230343.shtml](http://ma.mofcom.gov.cn/article/tzzn/201601/20160101230343.shtml).

MOFCOM [Ministry of Commerce] (2015), *Zhongguo duiwai touzi hezuo fazhan baogao 2015* [Rapport sur le développement de l'investissement et de la coopération de la Chine à l'étranger – 2015], décembre 2015, <http://fec.mofcom.gov.cn/article/tzhzcj/tzhz>.

MOFCOM [Ministry of Commerce] (2016), *Moluoge qiche chanye gaishu* [Vue d'ensemble sur l'industrie automobile au Maroc], 18 janvier 2016, [ma.mofcom.gov.cn/article/ztdy/201601/20160101237004.shtml](http://ma.mofcom.gov.cn/article/ztdy/201601/20160101237004.shtml).

Nye J. (1990), *Bound to Lead: The Changing Nature of American Power*, New York, Basic Books.

OCDE (2003), *Perspectives économiques de l'OCDE*, Volume 2003, Numéro 1.

Pairault Th. (2013), « Les entreprises chinoises sous la tutelle directe du gouvernement illustrées par leur investissement en Afrique », *Revue de la régulation*, n° 13, 1<sup>er</sup> semestre/Spring 2013, § 16-21, <http://regulation.revues.org/10195>.

Pairault Th. (2014), « Developmental States : How Algeria makes the Best of China to Promote its Development », in S. Balashova and V. Matyushok (eds), *The trajectory of growth and structural transformation of the world economy amid international instability* ТРАЕКТОРИИ РОСТА И СТРУКТУРНЫЕ ТРАНСФОРМАЦИИ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ МЕЖДУНАРОДНОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ, Moscou, RUDN, p. 385-408.

Pairault Th. (2016a), « À propos du financement du port d'El Hamdania à Cherchell », 30 janvier 2016, [pairault.fr/sinaf/index.php/chine-algerie/763-le-port-d-el-hamdania-a-cherchell](http://pairault.fr/sinaf/index.php/chine-algerie/763-le-port-d-el-hamdania-a-cherchell).

Pairault Th. (2016b), « La Chine, les Objectifs du Millénaire pour le développement et la société de petite prospérité », *Mondes en développement*, n° 174, 2016/2, p. 135-152.

Pairault Th. (2017), « Algérie : quelle présence économique chinoise ? », in A. Adel, Th. Pairault et F. Talahite (dir.), *La Chine en Algérie : approches socio-économiques*, Paris, Eska, p. 33-68.

Qi H. (2014), « Guanyu zhoubian waijiao dingceng sheji de sikao » [Réflexions sur la conception d'une diplomatie de voisinage], *Guoji guanxi yanjiu* [Études de relations internationales], 2014(4), p. 12-24.

Rouaud P.-O. (2016a), « Projet d'usine PSA au Maroc : le constructeur lance les travaux », *L'Usine Nouvelle*, 17 juillet 2016, <http://www.usinenouvelle.com/article/projet-d-usine-psa-au-maroc-le-constructeur-lance-les-travaux.N402717>.

Rouaud P.-O. (2016a), « Automobile au Maroc : une usine en vue pour le chinois Xiezhong, spécialiste de la clim' à proximité du futur site PSA », *L'Usine Nouvelle*, 19 juillet 2016, <http://www.usinenouvelle.com/article/automobile-au-maroc-une-usine-en-vue-pour-le-chinois-xiezhong-specialiste-de-la-clim-a-proximite-du-futur-site-psa.N402812>.

Semmar A. (2016), « Le méga-projet du port de Cherchell compromis ? », *Algérie-Focus*, 19 septembre 2016, <http://www.algerie-focus.com/2016/09/doute-grandit-mega-projet-port-de-cherchell-une-grande-societe-chinoise-se-retire-ali-haddad>.

Shambaugh D. (2013), *China Goes Global : The Partial Power*, New York, Oxford University Press.

Shambaugh D. (2014), « The Illusion of Chinese Power », *The National Interest*, 25 juin 2014, [nationalinterest.org/feature/the-illusion-chinese-power-10739](http://nationalinterest.org/feature/the-illusion-chinese-power-10739).

Shang Z. (2009), « Qianli tupo zai Feizhou — fang Zhongjiao di yi gonglu kancha sheji yanjiuyuan fu yuanzhang Ding Xiaojun » [Profonde percée en Afrique — Entretien avec Ding Xiaojun, vice-

- directeur de l'Institut n° 1 de recherche et de conception de routes], *Zhongguo gaosu gonglu* [Autoroutes chinoises], 4 septembre 2009, <http://www.chinahighway.com/news/2009/357895.php>.
- Shirk S. (2007), *China : Fragile Superpower. How China's Internal Politics Could Derail Its Peaceful Rise*, Oxford University Press.
- Stahl A. K. (2013), « Fostering African Development, Governance and Security through Multilateral Cooperation between China and Western Donors : The Case of the China-DAC Study Group » in Mulugeta G. B. and Liu H. (éds.) *China-Africa Relations : Governance, Peace and Security*, Institute for Peace and Security Studies (Addis Ababa University) and Institute of African Studies (Zhejiang Normal University), p. 74-96.
- Strange S. (1987), « The Persistent Myth of Lost Hegemony », *International Organization*, 41(4), p. 551-574.
- Subramanian A. (2011), *Eclipse : Living in the Shadow of China's Economic Dominance*, Washington, Peterson Institute for International Economics.
- Tang, X. (2010), « Zhongguo zai feizhou de jingmao hezuoqu fazhan qian xi » [Étude du développement des zones de coopération économique chinoises en Afrique], *Xiya Feizhou* [Asie occidentale et Afrique], 2010, n° 11, p. 17-22.
- Temlali Y. (2014), « Algérie : une folie nommée automobile », *Huffington Post*, 27 mai 2014, [http://www.huffingtonpost.com/yassin-templali/algerie-une-folie-nommee-\\_b\\_5389626.html](http://www.huffingtonpost.com/yassin-templali/algerie-une-folie-nommee-_b_5389626.html).
- Wallerstein I. (1974[2011]), *The Modern World-System I. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century, With a New Prologue*, Berkeley, University of California Press.
- Wang T. (1999), *Xin zhongguo waijiao 50 nian* [50 ans de diplomatie de la Chine nouvelle], Beijing, *Beijing chubanshe*.
- Wen L. et Guo X. (2008), « Chuji chanpin chukou daoxiang fazhan lilun shuping » [Théories du développement par l'exportation des produits de base], *Guowai shehui kexue* [SHS à l'étranger], 2008, n° 1, p. 83-90.
- Woodall B. et Shepardson D. (2017), « Chided by Trump, Ford scraps Mexico factory, adds Michigan jobs », *Reuters*, 3 janvier 2017, [www.reuters.com/article/us-usa-trump-autos-idUSKBN14N1T0](http://www.reuters.com/article/us-usa-trump-autos-idUSKBN14N1T0).
- Wu J. (2008), « Ying jinkuai xiaochu chukou daoxiang zhengce de fumian xiaoying » [Nous devons très rapidement éliminer les effets négatifs d'une politique axée sur les exportations], texte publié le 28 août 2008 sur le site du Centre de recherche sur le développement du gouvernement chinois à [http://expert.drcnet.com.cn/Showdoc.aspx?doc\\_id=199498](http://expert.drcnet.com.cn/Showdoc.aspx?doc_id=199498).
- Xi J. (2007), « Yi jingji jianshe wei zhongxin » [Mettre la construction économique au centre] repris de *Kexue fazhan guan baike cidian* [Encyclopédie des concepts scientifiques de développement], Shanghai, Shanghai cishu chubanshe, (<http://cpc.people.com.cn/BIG5/134999/135000/8103300.html>).
- Xi J. (2017), « President Xi's speech to Davos », sur le site du World Economic Forum Annual Meeting à [www.weforum.org/agenda/2017/01/full-text-of-xi-jinping-keynote-at-the-world-economic-forum](http://www.weforum.org/agenda/2017/01/full-text-of-xi-jinping-keynote-at-the-world-economic-forum).
- Xiao C. (2008), *Jiangling jituan guoji hua jingying zhanlüe anli fenxi* [Étude de la stratégie d'internationalisation de Jiangling], mémoire de maîtrise de Xinan jiaotong daxue [Université des communications du Sud-Ouest], 53 p.



- Xiong X. (2000), « Mao Zedong Mao Zedong shuoguo zhei ju hua ma ? », *Bainian chao* [Vague séculaire], n° 2, p. 60-61.
- Yun S. (2014), *Africa in China's Foreign Policy*, Brookings, [www.brookings.edu/research/papers/2014/04/10-africa-china-foreign-policy-sun](http://www.brookings.edu/research/papers/2014/04/10-africa-china-foreign-policy-sun).
- Zhang S. (2011), « Wen Jiabao : Zhongguo meiyou cong Feizhou caiguo yidi you, laguo yi dun kuang » [Wen Jiabao : La Chine n'a jamais pris à l'Afrique une goutte de pétrole ni un gramme de minerai], 15 septembre 2011, [http://www.china.com.cn/economic/txt/2011-09/15/content\\_23419056.htm](http://www.china.com.cn/economic/txt/2011-09/15/content_23419056.htm).
- Zhang Y. (2014), « 'Yidai yilu' fazhan zhanlüe he fuxing zhi lu » [« Les nouvelles routes de la soie » : voie de la renaissance et stratégie de développement] sur le site de formation des cadres du Parti communiste chinois à <http://zt.ccln.gov.cn/xxxjp/jzjd/jj3/9613.shtml>.
- Zhou E. (1955), « Zhou Enlai zai Ya Fei huiyi quanti huiyi shang de fayan » [Discours de Zhou Enlai devant l'assemblée plénière de la Conférence afro-asiatique], *Renmin ribao* [Quotidien du peuple], 20 au 21 avril 1955, <http://cpc.people.com.cn/GB/69112/75843/75874/75994/5183816.html>.
- Zhu L. (2008), « The Domestic Sources of China's Foreign Policy and Diplomacy », in Pauline Kerr, Stuart Harris and Qin Yaqing (ed.), *China's 'New' Diplomacy : Tactical or Fundamental Change ?* New York, Palgrave Macmillan, p. 109-130.
- Zouikri M. (2017), « Dynamique et technicité des échanges commerciaux algéro-chinois (2003-2015) », in A. Adel, Th. Pairault et F. Talahite (dir.), *La Chine en Algérie : approches socio-économiques*, Paris, Eska, p. 69-86.

## NOTES

1. 1954 nian 4 yue 29 ri « heping gongchu wu xiang yuanze » wenshi [Naissance des « cinq principes de coexistence pacifique » le 29 avril 1954], document publié par le *Renmin ribao* [Le Quotidien du peuple] le 1<sup>er</sup> août 2003, voir <http://www.people.com.cn/GB/historic/0429/1376.html>. De fait, Nehru semble lui avoir nié cette invention « même si on ne doute pas que [Zhou Enlai] ait pu être consulté [...] personne ne peut s'en attribuer la paternité », voir la *Correspondance* rapportée par Fifield R. H. (1958, p. 505).
2. La formulation initiale en chinois adoptait le vocabulaire des affaires étrangères et parlait de « réciprocité » (*hu'en*) ; la version révisée choisit, quant à elle, le vocabulaire des affaires commerciales et parle d'« avantages [matériels] réciproques » (*huli*). La déclaration commune, le 29 juin 1954, des premiers ministres chinois et indien reprend explicitement, en le corrigeant, l'énoncé des cinq principes de coexistence pacifique de l'accord sino-indien dont le titre exact est Accord sur le commerce et les communications entre la région chinoise du Tibet et l'Inde (*Guanyu Zhongguo Xicang difang he Yindu zhijian de tongshang he jiaotong xieding*) qui prônait le développement des échanges commerciaux. Ainsi, le vocabulaire adopté signalait que la bonne entente entre l'Inde et la Chine était restreinte à des échanges commerciaux par ailleurs très circonscrits (les échanges entre le Cachemire et le Tibet étaient exclus de l'accord) et ne s'étendait pas aux différends frontaliers entre les deux pays (Gupta, 1978).
3. La Côte-de-l'Or (l'actuel Ghana), l'Éthiopie, le Libéria, le Soudan et la Somalie.
4. L'aide au FLN puis au GPRA et aux autres gouvernements en Algérie s'est longtemps exprimée par un soutien politique très médiatisé plutôt que financier ou matériel (Chau, 2014, p. 35-37). Il convient de se souvenir de la pauvreté de la Chine à cette période, pauvreté encore aggravée par la politique de « grand bond en avant » qui, lancée en 1957, s'est soldée par la grande famine du début des années 1960. En novembre 1960, la contribution chinoise à l'effort de guerre algérien a

pu se concrétiser, par exemple, par une livraison de cinq tonnes de poivre (à l'étonnement de Mohamed Seddik Benyahia secrétaire général du GPRA), de deux mille pelles et deux mille pioches ainsi que de 50 000 chargeurs de divers calibres (<http://digitalarchive.wilsoncenter.org/document/121606>).

5. Voir aussi John K Cooley (1965, p. 155).

6. Si l'on nous permet de détourner ainsi de l'économique au politique une formulation de Lénine.

7. Les dépenses militaires ont pratiquement doublé en cinq ans – de 2010 à 2015 (*Annuaire statistique de la Chine*, 2011, tab. 8-6 ; 2016, tab. 7-3)

8. Voir <http://www.cici.citic.com/iwcm///ns:LHQ6LGY6LGM6OGE4ZTgwNzAxYlmlZGJmYzAxMWFiODc1OTYxMDAxMTYscDosYTosbTo=/show.vsm>.

9. Voir [www.crcicb.com/Item/128.aspx](http://www.crcicb.com/Item/128.aspx).

10. Un ouvrage paru en 1999 retraçant l'histoire diplomatique de la Chine populaire aurait rapporté cette phrase (*zhe shi Feizhou heiren xiongdi ba women tajin*) qu'aurait prononcée Mao Zedong le soir de l'admission de la Chine à l'ONU, phrase dont l'authenticité est discutée en Chine même. Cet ouvrage intitulé *Xin zhongguo waijiao 50 nian [50 ans de diplomatie de la Chine nouvelle]* a été écrit par Wang Taiping, un diplomate de carrière, et publié aux très officielles Presses de Pékin (*Beijing chubanshe*) dans le cadre d'un programme du IX<sup>e</sup> Plan quinquennal subventionnant la publication d'« ouvrages clés » (*zhongdian tushu*). La polémique semble être née d'un article de Xiong Xianghui (2000) paru dans une revue du parti communiste chinois.

11. 26 pays africains sur les 128 pays électeurs ont voté pour l'admission de la Chine : l'Algérie, le Botswana, le Burundi, le Cameroun, l'Égypte, l'Éthiopie, le Ghana, la Guinée, la Guinée équatoriale, le Kenya, la Libye, le Mali, la Mauritanie, le Maroc, le Nigéria, le Congo (RDC), le Rwanda, le Sénégal, la Sierra Leone, la Somalie, le Soudan, le Togo, la Tunisie, l'Ouganda, la Tanzanie et la Zambie.

12. Le nombre total de traités signés par la Chine était de 129 fin juin 2016, dont 34 avec des pays africains parmi lesquels seuls 14 seraient effectivement en vigueur en 2016 ; voir leur liste sur le site du MOFCOM (<http://tfs.mofcom.gov.cn/article/Nocategory/201111/20111107819474.shtml>) et sur celui de la CNUCED (<http://investmentpolicyhub.unctad.org/IIA/CountryBits/42>). Outre les quatre pays maghrébins cités, les signataires sont (par ordre alphabétique) l'Afrique du Sud, le Bénin, le Botswana, le Cameroun, le Cap Vert, le Congo, le Congo (RDC), la Côte-d'Ivoire, Djibouti, l'Égypte, l'Éthiopie, le Gabon, le Ghana, la Guinée, la Guinée Équatoriale, le Kenya, Madagascar, le Mali, l'Île Maurice, le Mozambique, la Namibie, le Nigéria, l'Ouganda, les Seychelles, la Sierra Leone, le Soudan, la Tanzanie, le Tchad, la Zambie et le Zimbabwe.

13. Le ministère [chinois] du Commerce généralement désigné par l'acronyme anglais MOFCOM pour Ministry of Commerce.

14. Texte en chinois : [http://www.focac.org/chn/lttda/dwjbzzjh\\_1/t1321590.htm](http://www.focac.org/chn/lttda/dwjbzzjh_1/t1321590.htm) ; texte en français : <http://www.focac.org/fra/zfgx/dfzc/t1321596.htm>.

15. Je traduis le dernier verbe par « conduit » et non « oriente » comme dans la version officielle, car cela me semble plus proche du sens chinois tant du point de vue sémantique (littéralement l'expression signifie *diriger en maître*) que politique voulu ici. Signalons que ce slogan dans une forme première se lisait « l'Afrique a besoin, l'Afrique consent, l'Afrique participe » (*Feizhou xuyao, Feizhou tongyi, Feizhou canyu*), mais que l'expression semblait donner un rôle trop passif à l'Afrique, voir le discours de Li Keqiang du 8 mai 2014 au Forum économique mondial (<http://www.mfa.gov.cn/chn//gxh/zlb/ldzyjh/t1154141.htm>). Je remercie le professeur Zhang Chun du Shanghai Institutes for International Studies de m'avoir signalé ce changement de formulation. La version actuelle a été généralisée à tous les pays potentiellement récipiendaires tant et si bien que la formulation est devenue *shouyuanguo tichu, shouyuanguo tongyi, shouyuanguo zhudao* [le récipiendaire propose, le récipiendaire consent, le récipiendaire conduit]. Je remercie ci mon

étudiant Zhou Hang qui m'a indiqué cette formule qui apparaît en janvier 2016 dans le rapport annuel (2015) du MOFCOM sur la réforme et l'amélioration de l'aide extérieure chinoise dont un résumé est disponible sur <http://www.mofcom.gov.cn/article/ae/ai/201601/20160101233356.shtml>.

**16.** Ainsi, le train transportant à titre purement commercial des marchandises entre Wuhan et Lyon en avril 2016, a été décrit comme un exemple de coopération économique entre les pays d'Europe, d'Asie et la Chine.

**17.** L'année 2014 est, au moment où cette contribution est rédigée, la dernière année pour laquelle la CNUCED propose des statistiques relatives à la FBCF. Tous ces chiffres résultent des calculs de l'auteur à partir des données de la CNUCED et du MOFCOM. Ces calculs n'ont bien entendu qu'un caractère purement heuristique.

**18.** Nous ne disposons pas de statistiques permettant de chiffrer partenaire par partenaire toutes les prestations de services, aussi nous nous servons ici de la valeur des contrats clé en main comme indicateur par subrogation de l'ensemble des services.

**19.** Dans le cas d'un crédit acheteur, le pays hôte rembourse progressivement la banque chinoise qui elle a entièrement réglé les prestataires chinois dès l'achèvement de leurs prestations.

**20.** Ces catégories de produits correspondent aux classes 3, 27, 28 et 68 de la Classification type pour le commerce international (par la suite CTIC), voir [unctadstat.unctad.org/FR/Classifications.html](http://unctadstat.unctad.org/FR/Classifications.html).

**21.** Taux de couverture : Libye : 159 % ; Mauritanie : 52 % ; Algérie : 30 % ; Maroc : 19 % ; Tunisie 15 %. Le taux moyen pour le Maghreb est de 55 % contre 96 % pour l'Afrique dans son ensemble.

**22.** C'est par cette expression que la CNUCED désigne par convention un certain nombre de pays et de territoires sans spécifiquement énoncer un critère de développement (*Manuel de statistiques de la CNUCED 2011*, p. xxv). La liste de la CNUCED diffère peu de celles d'autres instances (ONU, Banque mondiale, Comité d'aide au développement de l'OCDE, Forum économique mondial...).

**23.** Voir le site de l'entreprise à [http://www.jmc.com.cn/jmc/home/introduce/index\\_c#](http://www.jmc.com.cn/jmc/home/introduce/index_c#).

**24.** ENR 2016 Top 250 International Contractors, <http://www.enr.com/toplists/2016-Top-250-International-Contractors2>.

**25.** Charge pour le gouvernement algérien de rembourser, non le prestataire de services, mais les institutions financières participant au montage du financement.

**26.** Notons que l'Égypte suit de près le Maroc, mais que son actuelle instabilité politique obère gravement sa compétitivité.

**27.** Le titre de l'article (« Quand une dragonne rencontre Cléopâtre ») suggère que la confusion n'est pas seulement entre le Maroc et Monaco, mais aussi entre le Maroc et l'Égypte.

**28.** Le groupe PSA a commencé en juillet 2016 les travaux de son futur site de production de Kenitra (Rouad, 2016a).

**29.** L'information a été relevée en chinois sur le site de l'Agence marocaine de développement des investissements (AMDI) qui a confié la section chinoise de son site à la China Business Network, une entreprise chinoise spécialisée dans l'organisation des plates-formes de communication dont celle du PNUD en Chine et qui gère le portail China Invests Overseas dont est originaire l'information reprise par l'AMDI. L'entreprise Yangtse est la descendante d'un fabricant d'autocars chinois dont le premier véhicule est sorti en 1929.

---

## ABSTRACTS

This contribution will show firstly how from the Bandung Conference to today, the evolution of China's economic relations with the Maghreb countries expresses the very transformation of the role of China in the world. Then, in a second time, it will show how the size and structure of economic exchanges are acting out China's mutation from "revolutionary romanticism" to market rationale. Finally, it will conclude with a symbolic expression of this recantation which today manifests a near reversal of alliances and rationales for commercial reasons.

Cet article montre dans un premier temps comment, de la Conférence de Bandung à nos jours, l'évolution des rapports économiques de la Chine avec l'Afrique et les pays du Maghreb exprime la transformation même du rôle de la Chine dans le monde. Puis, dans un deuxième temps, il observe comment l'importance et la structure des échanges de la Chine avec les pays du Maghreb témoignent du basculement de la Chine du « romantisme révolutionnaire » vers une logique de marché. Enfin, il conclut sur une expression emblématique de cette palinodie qui manifeste aujourd'hui un quasi-renversement des alliances et des logiques pour des raisons commerciales.

## INDEX

**Mots-clés:** Chine, Maghreb, Algérie, Maroc, Conférence de Bandung, logique de marché

**Keywords:** China, Maghreb, Algeria, Morocco, Bandung Conference, market rationality

**JEL Code** N15 - Asia including Middle East, N17 - Africa; Oceania, O53 - Asia including Middle East, O55 - Africa

## AUTHOR

**THIERRY PAIRAULT**

Directeur de recherche émérite, Centre d'études sur la Chine moderne et contemporaine (CNRS/EHESS - UMR 8173), pairault@ehess.fr