



LE CONSORTIUM CITIC-CRCC ET L'AUTOROUTE EST-OUEST

Thierry Pairault

► To cite this version:

Thierry Pairault. LE CONSORTIUM CITIC-CRCC ET L'AUTOROUTE EST-OUEST. 2014.
halshs-01620638

HAL Id: halshs-01620638

<https://shs.hal.science/halshs-01620638>

Preprint submitted on 20 Oct 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.



LE CONSORTIUM CITIC-CRCC ET L'AUTOROUTE EST-OUEST

Thierry Pairault

Directeur de recherche émérite CNRS / EHESS
« Centre Chine » de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales
(Chine Corée Japon – UMR 8173 – CNRS / EHESS)

pairault@ehess.fr

SOMMAIRE

1. La CITIC et les hommes et femmes de la CITIC Construction	2
1.1. Hong Bo.....	3
1.2. Hua Dongyi.....	4
1.3. Wang Jiangsheng.....	4
1.4. Zhao Yong	5
2. La CITIC Construction et l'attribution des travaux de l'autoroute Est-Ouest	5
2.1. Le consortium CITIC-CRCC	5
2.2. Les étapes de l'attribution.....	6
2.3. Le chantier.....	7
3. La China Railway Construction Corporation (CRCC) en Algérie	10
3.1. Une brève histoire de la CRCC	10
3.2. Le capital social de la CRCC et ses détenteurs.....	11
4. Les activités de la CRCC et les difficultés de son internationalisation	14
4.1. La composition du chiffre d'affaires de la CRCC.....	14
4.2. Le chiffre d'affaires de la CRCC à l'étranger.....	14
4.3. « L'univers impitoyable » des marchés extérieurs.....	16
4.4. Les expériences algérienne et libyenne	18
5. Les filiales et autres partenaires de la CRCC en Algérie	20
5.1. Les filiales de la CRCC impliquées dans le projet d'autoroute Est-Ouest.....	20
5.2. Les entreprises chinoises appelées par la CITIC-CRCC	22
5.3. Les entreprises non chinoises appelées par la CITIC-CRCC	24
6. « Une contribution éminente ».....	25

Cette note de recherche a pour but d'éclairer la personnalité et les comportements des grandes entreprises chinoises à capitaux publics qui interviennent en Afrique en les illustrant par les activités de deux d'entre elles en Algérie. Elle s'inscrit donc dans la suite des travaux qui ont été entrepris ces dernières années sur le rôle de ces grandes entreprises chinoises en Afrique¹. Mais plus encore, elle poursuit l'effort que je mène² pour aborder la présence chinoise en utilisant autant que possible les sources en langue chinoise que ce soit ici des études universitaires ou les rapports accessibles sur les sites de ces entreprises ou de leur tutelle... Nous ne négligerons pas pour autant les sources algériennes qui peuvent venir en contrepoint. La perspective que nous en tirons offre une image quelque peu différente des clichés habituels et permet de nuancer l'interprétation que l'on peut donner du comportement de ces entreprises. En particulier ici du consortium chinois auquel a été confiée une partie de la réalisation de l'autoroute Est-Ouest.

Le projet de l'autoroute Est-Ouest décidé en 1987, mais à l'ordre du jour des gouvernements algériens depuis les années 1960, a été considéré comme le « projet du siècle en Algérie » selon une expression attribuée au ministre des Travaux publics Amar Ghoul qui en a assuré la mise en œuvre. L'autoroute traverse l'Algérie sur 1216 km de la frontière marocaine à la frontière tunisienne en reliant les principales villes du nord du pays (carte 1)³. Après un appel d'offres international au cours duquel ont été confrontées les offres émanant de groupements italien, franco-allemand, portugais, états-unien, japonais et chinois, ce sont les propositions du groupe japonais COJAL⁴ (lot Est de 399 km) et chinois CITIC-CRCC (lots Centre et Ouest respectivement de 169 et 359 km) qui ont été retenus⁵. Le cadre juridique est celui de contrats-programmes de type « conception-construction (Design-Build)⁶. Dans ce modèle, les entreprises attributaires conçoivent et construisent l'infrastructure pour

¹ On citera *inter alia*, Bala Ramasamy *et al.*, « China's outward foreign direct investments: location choice and firm ownership », *Journal of World Business*, 47(1), 2012, p. 17-25 ; Diego Quer *et al.*, « Political risk, cultural distance, and outward foreign direct investment: Empirical evidence from large Chinese firms », *Asia Pacific journal of management*, (29)4, 2012, p. 1089-1104; Martyn Davies, *How China is Influencing Africa's Development*, Paris: OECD Development Centre, 2010 ; Raphael Kaplinsky et Mike Morris, « Chinese FDI in Sub-Saharan Africa: Engaging with Large Dragons », *European Journal of Development Research*, n° 21, 2009, p. 551-569...

² « Les entreprises chinoises sous la tutelle directe du gouvernement illustrées par leur investissement en Afrique », *Revue de la Régulation*, n° 13, 2013, regulation.revues.org/10195 ; « Economic relations between China and Maghreb countries », in Burnay, M., Defraigne, J.-C. and Wouters, J., *China, the European Union and the Developing World: Analyzing the relations with Developing and Emerging countries*, Cheltenham (UK)/Northampton (USA), Edward Elgar Publishing, 2015, p. 298-324 ; « Les relations économiques entre la Chine et l'Algérie » in Thierry Pairault et Fatiha Talahite, *Chine-Algérie : une relation singulière en Afrique*, Paris, Éditions Riveneuve, 2014, p. 63-62 ; « Entreprises chinoises en Algérie », in Thierry Pairault et Fatiha Talahite, *op. cit.*, p. 105-118.

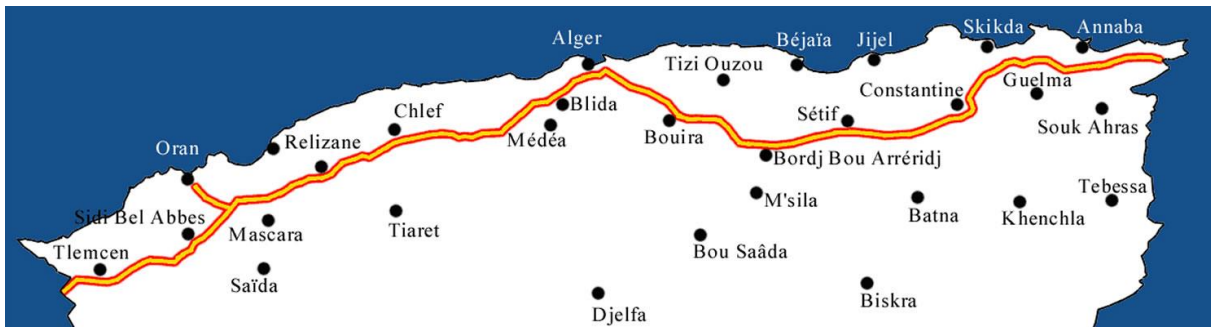
³ Pour une présentation plus détaillée, voir le site de l'Agence nationale des autoroutes, www.ana.org.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=64&Itemid=65.

⁴ C'est-à-dire le Consortium japonais pour l'autoroute algérienne lequel est composé des entreprises Kajima, Nishimatsu Construction, Itochu, Hazama et Taisei.

⁵ La somme du kilométrage des travaux des trois lots est de 927 kilomètres, car certains tronçons étaient déjà construits.

⁶ La Chambre algérienne de commerce et d'industrie (CACI) a publié un dossier complet sur l'autoroute Est-Ouest, *Mutations*, n° 57, 2006, 44 pages [www.caci.dz/fileadmin/template/pdf_mutations/Mutations57.pdf].

Carte 1. – Tracé de l'autoroute Est-Ouest



répondre aux spécifications du maître d'ouvrage, souvent pour un coût fixé à l'avance, le risque lié à des surcoûts est donc transféré aux entreprises retenues. Mais la flexibilité, que procure au constructeur la maîtrise de la conception, peut aussi permettre des ajustements indéliçats et des arrangements entre amis comme le laisse entendre l'enquête pour corruption que mène actuellement le parquet algérien sur les acteurs chinois ayant participé à la réalisation de cette autoroute. La question que nous nous posons ici en priorité est « qui sont ces acteurs ? ».

Ce texte a été initialement rédigé en 2014 ; il devait faire partie d'une étude plus vaste qui n'a jamais été achevée. Il ne tient donc pas compte d'informations plus récentes qui permettraient d'en actualiser si nécessaire l'analyse – en particulier les révélations qui se sont fait jour lors d'un procès pour corruption⁷. De même, toutes les références sont données telles qu'elles apparaissaient originellement sans tentative pour éventuellement remettre à jour certaines adresses électroniques.

1. LA CITIC ET LES HOMMES ET FEMMES DE LA CITIC CONSTRUCTION

L'histoire de la CITIC (China International Trust & Investment Corporation) est bien connue. C'est la première fenêtre sur l'extérieur qu'ait ouverte Deng Xiaoping en juin 1979. C'était alors une structure financière destinée à attirer les capitaux étrangers en Chine dont la direction avait été confiée pour ce faire à Rong Yiren – le rejeton d'une grande famille shanghaienne qui avait été surnommé le « capitaliste rouge ». Aujourd'hui, c'est une entreprise centrale qui dépend du ministère des Finances (et non de la SASAC qui gère les entreprises publiques sous tutelle centrale⁸) et dont le responsable a rang de ministre. Sa mission est toujours d'organiser l'ouverture de la Chine sur l'extérieur, mais dorénavant en encourageant également les activités des entreprises chinoises à l'étranger. Sous la tutelle de la CITIC on trouve la CITIC Construction, une filiale à 100% créée en 1986 initialement

⁷ Voir « L'affaire de l'autoroute Est-Ouest », pairault.fr/sinaf/index.php/les-afriques-et-la-chine/chine-algerie/651-l-affaire-de-l-autoroute-est-ouest.

⁸ Il est institué en avril 2003 – sous la tutelle directe du gouvernement central – un Comité chargé du contrôle et de la gestion des actifs d'État (Guóyǒu zīchǎn jiāndū guǎnlǐ wěiyuánhùi) plus souvent désigné par son acronyme anglais SASAC (State-Owned Assets Supervision and Administration Commission), voir Thierry Pairault, « Les entreprises chinoises sous la tutelle... », *op. cit.*, p. 3-4.

sous le nom de Guo Hua International Contracting Inc (CICI)⁹ avant qu'elle ne se réforme et n'adopte en 1992 son nom actuel¹⁰.

Les promoteurs du plus gros contrat d'EPC jamais remporté de tous les temps seraient – du moins en ce qui concerne les Chinois – trois personnages de la CITIC Construction qui ne cachent pas leur fierté¹¹ d'avoir soumis un projet qui l'a emporté sur Bechtel (États-Unis), Bilfinger Berger AG (Allemagne), Impreglio (Italie), Vinci (France) et, dans une certaine mesure, devant le consortium japonais COJAL. Ce sont une femme (Hong Bo – l'initiatrice) et trois hommes (Hua Dongyi – le négociateur –, Wang Jiangsheng – le réalisateur – et Zhao Yong – le représentant du Parti). Il est extrêmement difficile de réunir des informations biographiques sur ces personnages d'autant plus que le statut juridique de leur entreprise (CITIC Construction est une SARL entièrement détenue par la CITIC) n'impose pas une publicité sur ses dirigeants. On peut toutefois se faire idée de ces trois personnages :

1.1. Hong Bo

Après avoir obtenu le grade d'ingénieur structure, elle serait entrée dans la galaxie CITIC en 1992 où elle grimpe rapidement les échelons avant d'assurer la direction de la CITIC Construction – sans doute à partir de 2002 – alors qu'elle a une quarantaine d'années. Elle s'est distinguée par sa volonté de réformer le fonctionnement de cette entreprise et de l'ouvrir sur le monde extérieur ainsi que par sa conduite dans la construction du stade olympique de Pékin (le « nid-d'oiseau ») dont elle avait la responsabilité. Ses efforts ont été couronnés par l'attribution en 2009 du titre honorifique de « parangon des réformes » (*gǎigé zhī xīng*)¹². Son engagement dans le contrat algérien s'est très certainement fait avec le soutien de Wang Jun, un « prince rouge » dont elle semble avoir été la protégée¹³ ; elle l'accompagne en Algérie en janvier 2005 quand il rend visite à Abdelaziz Bouteflika en tant

⁹ Depuis 1995, il existe une filiale de cette entreprise enregistrée à Hong Kong sous le nom de CITIC Guo Hua International Contracting (Overseas) Ltd qui semble s'être surtout occupé de contrats de construction hongkongais.

¹⁰ Dans le cadre de la réforme imposée par la réforme du mode de gestion des entreprises relevant de la propriété du peuple entier.

¹¹ « 70 yì měiyuán: Zhōngguó jiànzhúyè hǎiwài dì yī dà dān luòdìng » [700 millions de dollars : le secteur du BTP chinois remporte son premier gros contrat] www.360doc.com/content/06/0520/02/267_118911.shtml.

¹² « Nǚ guānyuán 'zhēnkōng shàngzhèn' péi Bào Xīlái zhàopiàn fēngchuán yǒu yuányīn » [Il y a des raisons pour que la photo de la femme cadre qui accompagne 'ouvertement' Bo Xilai circule furieusement], *Dà jìyuán* [The Epoch], 21 octobre 2012, www.epochtimes.com/gb/12/10/21/n3711101.htm. « Zhōngxìn jiànshè zǒng jīnglǐ Hóng Bō rónghuò 'gǎigé zhī xīng – Zhōngguó gǎigé bǎimíng yōuxiù rénwù' chēnghào » [Hong Bo, la PDG de CITIC Construction est honoré du titre de 'parangon des réformes – Personnalité remarquable parmi cent réformateurs chinois'], www.cici.citic.com/iwcm/null/null/ns:LHQ6LGY6LGM6MmM5NDgyOTUyM2MwOGE4MjAxMjNjYjFmMTQxODA1NzEscDosYTosbTo=/show.vsm.

¹³ Wang Jun est le fils du général Wang Zhen, l'un « huit immortels » du parti communiste chinois. Il avait été au préalable le président du groupe Poly (extrusion du complexe militaro-industriel). Parce que Wang Jun semble avoir été lié à Bo Xilai (un autre fils d'« immortel ») et être intervenu en sa faveur, parce que Bo Xilai aurait été un homme à femmes, parce que Hong Bo semble regarder assez béatement Bo Xilai sur une photo qui a fait le tour du Net, la rumeur conclut à une liaison entre la dame et le « libertin » devenu paria. De fait, Hong Bo devait légitimement être réjouie des compliments que venait de lui valoir l'achèvement réussi du « nid-d'oiseau ».

que président de la CITIC. En 2013, Hong Bo est présidente de la CITIC Construction, membre du conseil d'administration de la CITIC et, dernier point, mais non le moindre, secrétaire de la section du parti de la CITIC Construction¹⁴.

1.2. Hua Dongyi

Il est titulaire d'un doctorat en ingénierie de l'Université chinoise des géosciences et spécialiste de la gestion de projets. Il entre à la CITIC Construction en 2002 à l'âge de 38 ans. En 2006, il apparaît comme directeur général adjoint chargé du marketing avant d'être nommé en 2007 président du consortium CITIC-CRCC pour le chantier de l'autoroute Est-Ouest¹⁵. Des informations éparses laissent penser qu'il aurait pu être, sous l'égide de Hong Bo, celui qui aurait négocié de fait avec l'Algérie avant le lancement de l'appel d'offres (voir *infra*). Ce serait sa trop fréquente recherche de « petits arrangements entre amis » qui serait à l'origine de sa disgrâce en Algérie en 2009 et de son rappel subséquent par Pékin¹⁶. En consolation, il a été nommé à la tête d'une sous-filiale en Australie (la CITIC Pacific Mining qui exploite une mine de magnétite) où ses méthodes ne semblent pas avoir été véritablement appréciées¹⁷. Il démissionne en 2013 avant d'investir – à titre privé – environ quatorze millions de dollars dans une entreprise australienne de construction (VDM) dont il prend la direction¹⁸.

1.3. Wang Jiangsheng

Il a commencé sa carrière au Xinjiang dans le Corps de production et de construction du Xinjiang – c'est-à-dire une structure semi-militaire qui manifeste le mieux la présence chinoise dans cette région. Il devient directeur de l'Institut d'études et de conception technique dont le Corps dispose à Shihezi (la deuxième ville universitaire du Xinjiang¹⁹) avant de le quitter en 2001 pour la CITIC Construction. En 2013, il est vice-président du conseil d'administration de la CITIC Construction. Il a assumé le rôle de directeur du chantier d'Oran et de directeur du consortium CITIC-CRCC pour le chantier de l'autoroute Est-Ouest après le

¹⁴ Voir www.cici.citic.com/iwcm/null/null/ns:LHQ6LGY6LGM6MmM5NDgyOTUzNWNkMDk5MDAxMzVIYWVkNTFkODBkMGYscDosYTosbTo=/show.vsm1.

¹⁵ coe.gucas.ac.cn/templates/T_Contents/index.aspx?nodeid=155, www.cici.citic.com/iwcm/null/null/ns:LHQ6LGY6LGM6OGE4ZTgwNzAxYTlmZGJmYzAxMWFjNDJmZDZlMDEscDosYTosbTo=/show.vsm1.

¹⁶ Il serait question de rétro-commissions, d'appel d'offres truqué et de dépassements budgétaires avec, en arrière-fond, la présence lancinante de Pierre Falcone, voir « Chinese companies named in anti-corruption probe », *Africa-Asia Confidential*, 3(5), 2010.

¹⁷ Ses relations avec le personnel sont assez caricaturales des pratiques des entreprises chinoises à l'étranger. Voir la transcription de l'interview qu'il a donné en avril 2010 à Phoenix Television retranscrit sous le titre de « Zhōngxīn hàn jiāng xuē pīn Àozhōu- hǎiwài zuìdà kuàngyè xiàngmù nándù chāo xiǎngxiàng » [Achat titanique de la CITIC en Australie : les difficultés du plus grand projet minier à l'étranger sont difficiles à imaginer], finance.ifeng.com/news/special/cxcmzk/20100418/2066964.shtml et 2066965.shtml. Voir aussi les commentaires de Robert Taylor, « Chinese boss says sorry over work row », *The West Australian*, 5 mai 2010, au.news.yahoo.com/thewest/a/-/wa/7165836/chinese-boss-says-sorry-over-work-row/.

¹⁸ Voir l'annonce est publiée à www.vdmgroup.com.au/wp-content/uploads/2013/05/13-05-29-New-Strategic-Investor1.pdf

¹⁹ Ville au nord-ouest du Xinjiang, créée dans le désert quasiment de toute pièce par l'armée chinoise dans les années 1950 qui y envoie ses soldats comme colons avant de les « pourvoir » en femmes.

départ de Hua Dongyi. Il a aussi précédé Hong Bo comme secrétaire de section du PCC de la CITIC Construction.

1.4. Zhao Yong et la cellule du parti

Il faut enfin mentionner Zhao Yong, directeur adjoint puis directeur du chantier d'Oran, membre du conseil d'administration et directeur général adjoint de la CITIC Construction, secrétaire adjoint de la cellule oranaise du parti communiste chinois (PCC)²⁰. C'est cette cellule qui rythme la vie du chantier tant par les réunions de travail auxquelles elle convoque les principaux cadres du chantier, que par les cérémonies qu'elle organise à la mémoire des victimes de telle ou telle catastrophe naturelle, que par les solennités qu'elle ordonne pour accueillir les nouveaux membres du PCC recrutés parmi les employés du chantier dont le dévouement honore la présence chinoise en Algérie. Le site de la CITIC Construction est riche des rapports de la cellule oranaise du PCC et des photos commémorant son activité. Les visites du chantier que font très régulièrement, non seulement les principaux responsables de la CITIC Construction, mais encore ceux de la CITIC elle-même – accompagnés des dirigeants de la section du PCC de la société mère – manifestent à l'envi le sérieux et l'intérêt avec lesquels tous traitaient ce projet. Le Comité de discipline du Parti de la CITIC n'a-t-il d'ailleurs pas félicité la CITIC Construction pour son comportement honorant le Parti et pour son sens des responsabilités dans l'exécution de ses missions²¹ ?

2. LA CITIC CONSTRUCTION ET L'ATTRIBUTION DES TRAVAUX DE L'AUTOROUTE EST-OUEST

L'histoire de l'attribution des travaux de l'autoroute Est-Ouest ne nous est jamais racontée clairement, mais des détails glanés ici et là permettent d'en dessiner les contours. Il est clair que le déroulement de l'attribution n'a pas été aisé.

2.1. Le consortium CITIC-CRCC

Il y aurait eu dès 2002 une alliance entre la CITIC Construction et la China Railway Construction Corporation (CRCC) pour postuler pour les trois tronçons de l'autoroute Est-Ouest. Dans la formation de ce consortium, la vedette pourrait revenir à un autre personnage, Tian Wei. Celui-ci aurait travaillé depuis 1984 pour la China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC). Cette entreprise avait été conçue comme le fer-de-lance du ministère des Chemins de fer pour ses projets d'aide à l'étranger (son chantier phare étant celui du chemin de fer Tanzanie-Zambie ou TAZARA). En 2003, alors qu'il est directeur général adjoint de la CCECC, il intègre la nébuleuse de la CITIC où il apporte son expérience à l'étranger ainsi que sa connaissance des contrats FIDIC²² ; il devient peu après vice-président

²⁰ C'est son appellation chinoise, *Àolán dǎngzhībù*.

²¹ Voir www.cici.citic.com/iwcm/null/null/ns:LHQ6LGy6LGM6MmM5NDgyOTUzNWNkMDk5MDAxMzVIYWVkNTFkODBkMGYscDosYTosbTo=/show.vsmI.

²² La FIDIC, Fédération internationale des ingénieurs-conseils, offre une gamme de contrats types pour divers projets de construction internationaux dans lesquels l'entrepreneur en charge n'est pas confiné à un simple rôle d'exécutant, mais voit également à son élaboration (www.mesli-consulting.com/faq_contrat17.html).

de la CITIC Construction. La même année, une restructuration voulue par la SASAC conduit à l'intégration de la CCECC dans la CRCC. La CCECC était déjà présente en Algérie (attribution en 2004 de la construction de la ligne de chemin de fer M'sila-Bordj Bou Arréridj²³). C'est donc l'expérience de la CCECC à l'étranger de même qu'en Algérie qui ont dû sembler précieuses aux dirigeants de la CITIC Construction qui cherchaient à pénétrer le marché algérien de la construction, d'où la création d'un consortium dans lequel la CRCC – représentée par la CCECC – dispose de 51% des parts et la CITIC – représentée par la CITIC Construction – 49%. C'est ainsi que l'alliance initialement conçue par des filiales finit par apparaître comme une alliance entre les sociétés mères, la CITIC et la CRCC²⁴.

2.2. Les étapes de l'attribution

Le gouvernement algérien aurait été approché dès 2003 par l'équipe de la CITIC Construction qui avait la responsabilité des négociations²⁵. Les négociateurs seraient arrivés dès 2004 à un accord avec les autorités algériennes pour des travaux d'un montant de 10,8 millions de dollars (deux ans plus tard, après appel d'offres, le montant est devenu 11,2 millions de dollars) sur la base des études menées depuis 2000 à la demande des autorités algériennes par des cabinets de conseil non chinois. Selon cet accord, la construction des trois tronçons aurait été confiée à une entreprise chinoise désignée par la CITIC qui elle aurait été chargée d'organiser le financement du projet. Par ailleurs, il aurait été entendu que le consortium chinois aurait été rémunéré par des livraisons de pétrole – un accès privilégié à des ressources naturelles étant le procédé que la Chine propose très habituellement à ses partenaires africains quand elle est chargée de travaux d'infrastructure (*infrastructures for resources*).

Toute cette stratégie aurait été remise en cause en 2005 quand le gouvernement algérien se serait rendu compte que la hausse du prix du pétrole lui permettait d'adopter une autre stratégie : utiliser ses réserves de devises pour financer en toute liberté des travaux d'infrastructure et donc procéder à un appel d'offres. C'est dans ce contexte que Wang Jun – le président de la CITIC – accompagné de Hong Bo se rend en Algérie et rencontre Abdelaziz Bouteflika. L'annonce de cette procédure d'appel d'offres semble avoir été ressentie par les Chinois comme un coup très dur, car la CITIC Construction devait originellement jouer le rôle d'un simple *gérant de construction* faisant appel à la CRCC. Dans la nouvelle mouture, les autorités algériennes demandaient au soumissionnaire de jouer le

²³ « Ā'ěrjǐliǎ 67 gōnglǐ tiělù xiàngmù » [Un projet ferroviaire de 67 km en Algérie], www.crcc.cn/g674/s1704/t23212.aspx. De nombreuses difficultés semblent avoir frappé ce chantier qui s'est achevé en 2009 avec trois ans de retard.

²⁴ Sur la place de la CCECC, voir « Chéngfēng pòlàng sānshí zài – Zhōngguó tǔmù gōngchéng jítuán yǒuxiàn gōngsī fāzhǎn jìshí » [Trente années de bouleversement – À propos du développement de la CCECC], www.ccecc.com.cn/view.aspx?id=1251. Voir aussi « Zhōngxīn-Zhōngtiějiàn liánhétí zhòngbiāo Ā'ěrjǐliǎ gāosù gōnglù xiàngmù » [Le consortium CITIC-CRCC remporte l'appel d'offres pour l'autoroute algérienne], www.sasac.gov.cn/n1180/n1226/n2410/n314274/1377460.html.

²⁵ « Zhōngguó gōngsī 70 yì měiyuán huòdé shìjiè gōnglù xiàngmù zuìdà dìngdān » [Des entreprises chinoises remportent un contrat de sept milliards de dollars pour le plus gros projet de route au monde], finance.sina.com.cn/g/20060518/06582576823.shtml.

rôle d'un *gérant de projet* devant de ce fait assumer aussi la responsabilité de la conception du projet. La panique semble avoir été réelle. Les Chinois auraient tenté de récupérer les études qui avaient été menées antérieurement par des cabinets occidentaux de conseil en ingénierie. Ce qui va sauver le consortium est que le gouvernement algérien ne donne pas la priorité à la qualité de la réalisation, mais à la rapidité de son exécution (*fast-track EPC project*) : ce choix autorise que le projet soit conçu, non pas avant de soumissionner, mais au fur et à mesure de son exécution – ce qui donne du temps au consortium pour mener les études d'ingénierie. De surcroît, le gouvernement algérien, logique avec son exigence prioritaire de rapidité même au détriment éventuel de la qualité, n'exige plus – dans la mouture finale du cahier des charges – que les soumissionnaires aient l'expérience de « la réalisation d'un certain linéaire de kilomètres d'autoroute dans un pays aux normes de classe A » (États-Unis, Europe...). La disparition de cette contrainte permettait de ne pas exclure le consortium chinois et dans une certaine mesure de respecter la parole qui avait été antérieurement donnée. Le lobbying intense des entreprises chinoises (tant avant qu'après 2005) et la levée de cette contrainte dirimante nourriront tous les soupçons ultérieurs de corruption dont elles sont l'objet²⁶.

2.3. Le chantier

L'annonce officielle des résultats a eu lieu le 16 avril 2006 et le consortium chinois n'a obtenu que deux des trois tronçons, mais, même ainsi, de nombreux obstacles, que nous expose Zhuo Lei²⁷, se dressaient encore devant les opérateurs chinois. Ce personnage, issu de la CRCC, a été l'un des ingénieurs en chef du projet de ligne de chemin de fer qui relie aujourd'hui Golmud à Lhassa (ligne Qing-Zang) avant de devenir le directeur général du consortium CITIC-CRCC pour le chantier de l'autoroute Est-Ouest (dont Hua Dongyi de la CITIC Construction était le président) ; il est depuis 2012 le président de la China Railway Construction International Group née de la fusion de plusieurs filiales internationales du groupe CRCC. Les difficultés rencontrées dans le travail de conception imposé par l'appel d'offres peuvent se résumer ainsi :

2.3.1. La méconnaissance de la langue française

Une des clauses du contrat signé par les entreprises chinoises précisait que le français serait la langue de travail et que les normes de référence seraient les normes européennes – c'est-à-dire deux contraintes qui s'imposaient en dépit d'une méconnaissance totale et de

²⁶ Tout ce passage utilise de multiples remarques incidentes éparpillées au gré de la documentation réunie, mais se réfère aussi à deux documents importants qui s'emboîtent parfaitement. L'un est un dossier constitué par une revue chinoise intitulée « L'entrepreneur chinois », l'autre est un dossier tout aussi remarquable publié par le quotidien El Watan : Hé Yifán, « Yiguó kāilù » [Ouvrir la voie à l'étranger], *Zhōngguó qǐyèjiā* [L'entrepreneur chinois], 2011, n° 24, p. 62-64 ; El Kadi Ihsane, « Les pots-de-vin ont-ils seulement concerné la phase de réalisation ? », *El Watan– Économie*, 28 décembre 2009, p. 3 www.elwatan.com/pdf/telecharger.php?dir=SUPP_ECO&file=20091228.pdf. Le dossier de la revue de la Chambre algérienne de commerce et d'industrie est également éclairant : *Mutations*, 2006, n°3.

²⁷ Hé Yifán, *op. cit.*

cette langue et de ces normes²⁸. Zhou Lei rapporte qu'il a été nécessaire d'entreprendre la traduction de 700 ouvrages de génie civil publiés en France ; cette opération a pris deux ans et aurait coûté un million de yuans. L'un de ces livres est d'ailleurs à l'origine d'une controverse. Obnubilé par l'idée de respecter les normes européennes, Hua Dongyi aurait imposé que l'on applique les méthodes proposées par le Laboratoire central des Ponts et chaussées exposées dans un ouvrage dont il a préfacé la traduction chinoise pour une publication commerciale ultérieure²⁹. Le professeur Ding Xiaojun – un des responsables d'un institut de recherche d'une entreprise centrale, la China Communications Construction Company (cf. *infra*) – a également glosé sur les normes et procédés français, la qualité des bitumes... dans *cinq* études qu'il a dirigées et publiées dans une même livraison d'une revue chinoise consacrée à la comparaison des autoroutes en Chine et à l'étranger³⁰. L'économiste algérien et opposant au pouvoir, Abderrahmane Mebtoul, note que l'adoption de la méthode prônée par les Chinois serait à l'origine d'un surcoût de 10 à 15% alors que le cahier des charges ne l'imposait pas³¹.

2.3.2. L'impréparation des Chinois

Même si la méconnaissance de la langue française peut expliquer en partie cette impréparation, les causes en sont plus profondes. Zhou Lei accuse indirectement le système chinois de formation. Celui-ci privilégie, dit-il, une étroite spécialisation des étudiants qui, de surcroît, ne reçoivent aucune formation théorique leur permettant d'affronter de manière autonome les problèmes qu'ils peuvent rencontrer et que l'application mécanique de formules toutes faites ne résout pas. À cette spécialisation rigoureuse s'ajoute une stricte division du travail, à telle enseigne que le travail en équipe devient impossible faute de pouvoir se faire comprendre et donc de recevoir une aide efficace pour débrouiller son problème.

D'autres ingénieurs insistent encore sur la méconnaissance des habitudes locales et remarque que « la partie chinoise ne doit absolument pas raisonner comme elle le ferait en Chine, elle doit s'adapter à l'environnement culturel, elle doit se montrer patiente, méticuleuse et flexible dans ses contacts avec les gestionnaires du gouvernement et des

²⁸ Shàng Zhèngqiáng, « Qiānlǐ túpò zài Fēizhōu – fǎng Zhōngjiāo dì yī gōnglù kānchá shèjì yánjiùyuàn fù yuànzhǎng Dīng Xiǎojūn » [Profonde percée en Afrique – Entretien avec Ding Xiaojun, vice-directeur de l'Institut n° 1 de recherche et de conception de routes], *Zhōngguó gāosù gōnglù* [Autoroutes chinoises], 4 septembre 2009, www.chinahighway.com/news/2009/357895.php.

²⁹ Jean-Luc Delorme, *Manuel LCPC d'aide à la formulation des enrobés à chaud*, Paris, LCPC, 2006 ; traduction par le Jiangsu Transportation Research Institute sous le titre de *Fàguó liqīng hùnhé liào shèjì zhǐnán* [Guide français pour la formulation de bitumes] ; la publication commerciale date de 2010, wenku.baidu.com/view/105755b269dc5022aaea00aa.

³⁰ Voir *Zhōngwài gōnglù* [Autoroutes chinoises et étrangères], 29(4), 2009, p. 285-288, 298-301, 414-416, 417-420 & 431-434.

³¹ Abderrahmane Mebtoul, « Algérie : le surcoût pour la réalisation de l'autoroute Est-Ouest est-il crédible ? », *Algérie Focus*, 15 janvier 2012, www.algerie-focus.com/blog/2012/01/algerie-surcouts-pour-la-realisation-de-la-route-estouest. Le choix de cet enrobé aurait été décidé par le ministre des Travaux publics, Amar Ghoul, sur le conseil des Chinois, mais sans consultation préalable d'experts extérieurs, voir www.tsa-algerie.com/economie-et-business/autoroute-est-ouest-les-maladresses-qui-riquent-de-couter-cher_8671.html.

administrations si elle veut résoudre les problèmes ». Elle doit aussi accepter que l'Algérie ait « gravement » subi l'influence française et que « les jours de vacances soient nombreux (jours fériés en août, Ramadan en septembre, Aïd al-Kebīr et Aïd el-Seghir en novembre, etc.), or [les Algériens] ne travaillent pas pendant les fêtes ce qui est très malcommode pour nous sur les chantiers... »³².

2.3.3. L'indisponibilité de l'information

Le consortium reprocherait aux autorités algériennes ne n'avoir pas toujours communiqué toutes les informations nécessaires pour répondre à l'appel d'offres. Zhou Lei reconnaît que cette information n'est pas toujours mise à la disposition des soumissionnaires dans le cas de contrat d'EPC et donc que les soumissionnaires doivent en tenir compte pour évaluer leurs coûts. Toutefois, il oublie de noter que la méconnaissance de la langue peut être à l'origine même de cette « indisponibilité ». Ainsi, certains ingénieurs se sont plaints de l'absence d'études géologiques qui leur auraient permis de savoir qu'ils rencontreraient des marnes sur le tracé de l'autoroute. Or, de telles études existent et sont publiques depuis les années 1850 – si publiques qu'elles sont aujourd'hui en accès libre sur le net³³.

2.3.4. Les difficultés « environnementales »

Nous avons déjà évoqué les remarques de Hua Dongyi en Australie par lesquelles il sous-entendait que les conditions de son activité en Algérie étaient plus favorables, car elles permettaient des accommodements. Hong Bo fait également une observation en ce sens quand, interviewée par le quotidien *Liberté*, elle reconnaît que le ministre des Travaux publics, Amar Ghoul, aurait fait des « miracles » pour faciliter le travail de son entreprise³⁴. Si certains semblent s'accommoder, voire accepter, ces pratiques, d'autres – comme Zhu Ruoni (directeur pour l'international de l'entreprise de construction Jiangsu Jianda qui construit des logements en Algérie en outre dans la wilaya de Tissemsilt) – évoquent des « barrières culturelles » (*kuà wénhuà zhàng'ài*) et dénoncent la corruption dans le secteur algérien des travaux publics et la complicité de certaines entreprises chinoises³⁵. Cette critique respecte les canons chinois de ce genre d'exercice (ramener le problème à une question de différences culturelles), mais, à la différence de nombreuses autres dénonciations, elle a le mérite d'être très explicite et de n'épargner ni les uns, ni les autres. Dès lors on ne saurait s'étonner que des affaires aient pu faire la une de la presse algérienne – quels que soient par

³² Zhāng Bǎojié, « Ā'ěrjīlǐyǎ jiànzhú gōngchéng shīgōng guǎnlǐ zhōng de ruògān wèntí hé cèlǜ » [Enjeux et stratégies pour la gestion des chantiers dans le secteur du BTP en Algérie], *Zhōngguó gāoxīn jìshù qǐyè* [Entreprises chinoises de hautes technologies], 2012(4), p.148-149.

³³ Pour comprendre les difficultés géologiques dont il était question, je me suis contenté de taper dans mon moteur de recherche quelques mots magiques comme « Algérie » et « marnes » et la réponse m'est immédiatement arrivée sous la forme de plusieurs références à des études géologiques plus ou moins récentes.

³⁴ « Hong Bo, directrice du conseil d'administration du groupe Citic à Liberté », *Liberté*, 30 décembre 2008, www.liberte-algerie.com/reportages/on-va-envoyer-de-moins-en-moins-de-chinois-en-algerie-hong-bo-directrice-du-conseil-d-administration-du-groupe-citic-a-liberte-106154.

³⁵ Zhū Ruòní, « Ā'ěrjīlǐyǎ gōngchéng shìchǎng xīn tiǎozhàn yǐnfā kuà wénhuà guǎnlǐ de sīkǎo » [Réflexion sur la gestion interculturelle générée par les défis du marché de l'ingénierie en Algérie], *Jiāngsū jiànzhú* [Jiangsu Construction], 2011, n°3, p. 119-120.

ailleurs leurs fondements. Notons que les faits reprochés ici au consortium chinois (surestimation des devis, commissions occultes, laxisme dans les contrôles...) relèvent d'une corruption très banale dans le secteur des BTP qui n'a rien de spécifiquement chinois³⁶.

Ce qui frappe quand on étudie le comportement de la CITIC Construction en Algérie, c'est son activisme (recherche exacerbée de nouveaux marchés à l'étranger pour suivre les mots d'ordre du gouvernement chinois). Toutefois, cet activisme n'est pas exactement de la même nature que celui de la SINOPEC ou de la CNPC en Algérie. Dans le cas des deux compagnies pétrolières, leur activisme est avant tout stratégique (assurer par leur présence en priorité dans l'approvisionnement en pétrole). En revanche, en ce qui concerne la CITIC, qui est d'abord et avant tout une institution à vocation financière, son activisme est plus politique et viserait davantage à faciliter la présence chinoise en finançant des activités – entre autres dans le secteur de la construction. L'activisme de la CITIC s'accompagne d'une certaine impréparation ainsi que de la mobilisation subséquente de toutes les forces disponibles pour surmonter autant ses propres défaillances que les obstacles rencontrés. Cette mobilisation on la retrouve avec la CRCC dans l'organisation de sa participation au projet d'autoroute.

3. LA CHINA RAILWAY CONSTRUCTION CORPORATION (CRCC) EN ALGÉRIE

Dans cette partie nous décrirons la CRCC – l'autre acteur du groupement CITIC-CRCC – qu'il ne faut pas confondre avec son *alter ego* la CREC (China Railway Engineering Corporation) même si leurs origines et leurs histoires se croisent, voire se confondent parfois. Toutes deux sont présentes en Algérie.

3.1. Une brève histoire de la CRCC

La CRCC naît formellement sous sa forme actuelle en novembre 2007. Elle est l'héritière d'une longue tradition où l'esprit de corps (celui des soldats-cheminots de la 4^e armée de campagne conduite par le maréchal Lin Biao) et l'histoire du Parti communiste chinois (Lin Biao – alors dans sa splendeur – vainqueur du Guomindang) se confortent pour écrire l'Histoire avec une majuscule. Cette conjugaison est si étroite que le site de la CRCC (www.crcc.cn) évoque en parallèle l'éminence du rôle économique de l'entreprise, son indéfectible attachement au Parti et la glorieuse abnégation de ses soldats-cheminots.

Depuis la restructuration de 2007, on distingue la Société générale de construction de chemin de fer (*Zhōngguó tiědào jiànzhú zǒng gōngsī*) ou CRCC Group (CRCCG) – qui est la société mère – de sa filiale la nouvelle Société par actions de construction de chemins de fer (*Zhōngguó tiě jiàn gǔfèn yǒuxiàn gōngsī*) ou CRCC. Les raisons sociales exprimées en anglais facilitent le plus souvent une confusion entre les deux. Dans les développements qui suivent, nous traiterons principalement de la seconde – la société par actions désignée par l'acronyme CRCC.

³⁶ Dzifa Kpetigo, « L'autoroute Est-Ouest » in Thierry Pairault et Fatiha Talahite *op. cit.*, p. 143-150.

Encart 1. – Chronologie des événements principaux relatifs à la CRCC

1948 : Création du Corps des chemins de fer de la 4 ^e Armée de campagne connu sous le nom de <i>Tiědào bīngtuán</i> souvent abrégé en <i>tiědào bīng</i> , c'est-à-dire les « cheminots-soldats ».
1950 : Le Corps est mis sous la tutelle de la Commission des affaires militaires.
1950-1953 : Le Corps participe activement à la guerre de Corée.
1965 : Le Corps est chargé de la construction du métro de Pékin.
1974 : Le Corps est en partie chargé de la construction de la ligne Golmud à Lhassa (ligne Qinghai-Tibet).
1976 : Le Corps est envoyé à Tangshan après le tremblement de terre pour participer à la reconstruction des bâtiments publics et des lignes de chemin de fer.
1982 : Le Corps est placé sous la tutelle du ministère des Chemins de fer.
1984 : Le Corps devient la direction de la construction du ministère des Chemins de fer et est rebaptisé en <i>China Railway Construction</i> pour adopter une appellation anglaise coutumière.
1989 : Création de la China Railway Construction Corporation (CRCC) qui est enregistrée l'année suivante. La CRCC est désignée pour participer à la construction du tunnel du Mont Guia Macao en collaboration avec des entreprises portugaises.
1994 : La CRCC remporte l'appel d'offres pour la construction du plus long tunnel chinois (18,4 km).
1996 : La CRCC est chargée de l'aéroport de Macao.
2000 : La CRCC acquiert le statut d'entreprise centrale ; sa tutelle est confiée au Comité de travail du Parti communiste chinois sur les entreprises centrales ³⁷ .
2003 : La tutelle est transférée à la SASAC.
2005 : Création d'une co-entreprise avec Siemens (China) pour l'électrification des lignes.
2006 : Le groupement CITIC-CRCC remporte en Algérie l'appel d'offres pour deux lots de l'autoroute Est-Ouest en Algérie et au Nigéria pour la ligne Lagos-Kano. La CRCC devient la 485 ^e entreprise parmi les <i>500 largest companies in the world</i> du magazine Fortune et la 7 ^e entreprise parmi les <i>Top 225 Global Contractors</i> selon la ENR.
2007 : La CRCC est restructurée et la CRCC Group (CRCCG) devient le principal actionnaire (63.1%) de la CRCC Limited (CRCC) dont les actions seront cotées l'année suivante à la bourse de Shanghai (601186:SS) et à celle de Hong Kong (1186:HKSE).
2008 : La CRCC remporte en Libye les appels d'offres pour deux lignes de chemins de fer.
2009 : La CRCC remporte en Arabie saoudite l'appel d'offres pour le métro de La Mecque.
2012 : La CRCC remporte en Italie l'appel d'offres pour le stade de l'Inter Milan à San Donato Milanese.

Source : La chronologie complète est disponible sur le site de la SASAC à www.sasac.gov.cn/zgjl/zgjl_crccg/14dsj.htm, mais aussi sur le site de l'entreprise à [www.crcc.cn/Portals/0 /images/tjls/index.html](http://www.crcc.cn/Portals/0/images/tjls/index.html).

3.2. Le capital social de la CRCC et ses détenteurs

Lorsque la CRCC a été enregistrée le 5 novembre 2007, la société mère lui constituait un capital de huit milliards de parts d'un montant nominal de un yuan chaque, soit un capital social de huit milliards de yuans, soit au cours de 2007 environ un milliard de dollars³⁸. Le 10 mars 2008, la CRCC était introduite à la bourse de Shanghai avec mise à la disposition du marché de 2,076 milliards d'actions pour une valeur 22,5 milliards de yuans, soit environ 3 milliards de dollars. Puis, le 13 mars 2008, la CRCC était introduite à la bourse de Hong Kong

³⁷ Il convient de souligner qu'avant la création d'une structure *ad hoc* (la SASAC en 2003, voir *supra*), il était apparu normal que la tutelle des grandes entreprises publiques jugées les plus importantes soit confiée au Parti communiste chinois. Il n'est donc pas étonnant que celui-ci soit actif sur les chantiers.

³⁸ CRCC, *Announcement of 2007 Annual Results*, p. 12, 17 & 69, english.crcc.cn/Page/535/SourcelD/1449/InfoID/11296/default.aspx. Le taux de change était alors de 100 dollars pour 760 yuans.

avec mise à la disposition du marché – après sur-allocation – de 2,450 milliards d'actions pour une valeur de 20,2 milliards de dollars de Hong Kong, soit environ 2,6 milliards de dollars états-unis³⁹. Par suite la répartition initiale du capital en 2008 était celle apparaissant dans le tableau 1.

Tableau 1. – Répartition initiale des parts (2008)

Actionnaires	Type d'actions	Répartition	
CRCCG (la société mère)	Parts A (bloquées)	7 811 245 500	63,31%
Détenteurs de parts à la bourse de Shanghai	Parts A	2 450 000 000	19,86%
Détenteurs de parts à la bourse de Hong Kong	Parts H	2 076 296 000	16,83%
Total		12 337 541 500	100,0%

Source : CRCC, *Annual Report 2007*, April 2008, p. 44.

Fin 2012, les détenteurs d'actions se répartissaient selon le schéma donné dans le tableau 2 qui résulte de la lecture des différents rapports annuels que la CRCC rend disponibles sur son site⁴⁰. Il apparaît que la part directement détenue par la CRCCG a diminué au profit de la Caisse nationale de protection sociale (*Quánguó shèhuì bǎozhàng jījīn*)⁴¹. Ce transfert effectué en 2009 résulte de la politique mise en place par le gouvernement chinois qui a imposé aux sociétés par actions à capitaux publics gérées par la SASAC de participer à la constitution d'un système national de protection sociale en mettant à la disposition de cette Caisse une partie des parts sociales qu'elles retiennent et dont les dividendes seront désormais versés à la Caisse. Le montant de cette participation est fixé à 10% du nombre des actions mises sur le marché à la seule bourse de Shanghai (donc exclusion faite des émissions effectuées à Hong Kong). Dans le cas de la CRCC, cette participation était de 245 millions d'actions prélevées sur les actions détenues par la CRCCG puisque ce sont 2,45 milliards d'actions qui ont été émises⁴². Dans le même temps, la caisse acquérait d'elle-même près de deux cents millions d'actions à la bourse de Hong Kong⁴³ – cela doit-il être considéré comme un échange de bons procédés ?

Les investisseurs institutionnels ou privés qui ont acheté leurs titres sur la place de Shanghai représentent moins de 20% du capital de la CRCC. On constate que les parts détenues par chacun de ces investisseurs pris individuellement sont très faibles : aucun ne détient plus de 0,60% du capital et donc aucun ne peut prétendre jouer un rôle décisif dans la bonne marche de la CRCC. Dans leur très grande majorité ces investisseurs sont chinois, ils agissent pour leur compte ou celui de leurs clients ; on note toutefois la présence d'institutions étrangères comme Merrill Lynch (0,58%), UBS (0,52%) ou le Crédit suisse (0,36%), mais aussi des alliances sino-étrangères comme Gao Hua – HSBC – Goldman, Sachs & Co (0,48%).

³⁹ *Ibid.* et CRCC, *2007 Annual Results Presentation*, p. 5, english.crcc.cn/Portals/1/pdf/CRCC_07AR_Presentation_EN_final.pdf.

⁴⁰ En langue chinoise à www.crcc.cn/g345.aspx et en langue anglaise à english.crcc.cn/p569.aspx.

⁴¹ La désignation de cette institution est souvent traduite en anglais par National Social Security Fund (NSSF).

⁴² Jìngnèi zhèngquàn shìchǎng zhuǎn chí bùfèn guóyǒugǔ chōngshí quánguó shèhuì bǎozhàng jījīn shíshī bànfǎ [Mise en œuvre du transfert de valeurs mobilières publiques sur le marché national au profit de la constitution de la Caisse de protection sociale], *CáiQǐ* n° 2009(94) du 19 juin 2009, voir finance.ifeng.com/stock/zqyw/20090619/816504.shtml.

⁴³ CRCC, *2009 Annual Results Announcement*, p. 66, english.crcc.cn/Page/535/Sourceld/1449/Infold/15500/default.aspx.

Tableau 2. – Les actionnaires et leurs parts au 31 décembre 2012

Actionnaires au 31 décembre 2012	Répartition des parts	
Détenteurs publics (parts bloquées)	7 811 245 500	63,31%
• CRCC Group	7 566 245 500	61,33%
• Caisse nationale de protection sociale	245 000 000	1,99%
Investisseurs institutionnels et privés (bourse de Shanghai)	2 450 000 000	19,86%
• Merrill Lynch International	71 247 185	0,58%
• Boser Value Growth Securities Investment Fund	68 386 375	0,55%
• UBB AG	64 594 664	0,52%
• NCSSF 108 Portofolio	60 999 870	0,49%
• Gao Hua – HSBC – Goldman, Sachs & Co	59 598 661	0,48%
• ICBC [China Universal Asset Management Balanced Growth Equity Securities Investment Fund]	52 540 264	0,43%
• Agricultural Bank of China [Growth Equity Securities Investment Fund]	49 596 118	0,40%
• Credit Suisse (Hong Kong) Limited	44 335 148	0,36%
• China Pacific Insurance (Group) – personal dividend	43 114 900	0,35%
• ICBC [Southern Securities Investment Fund for Stocks with Good Performance and Growth]	41 329 148	0,33%
• ICBC [Boshi Selective Shares Securities Investment Fund]	40 473 588	0,33%
• Bank of Communications [Boshi Emerging Growth Fund]	38 241 842	0,31%
• ICBC [China - Southern Carefully Chosen Securities Investment Fund]	37 534 343	0,30%
• China Construction Bank [China AMC Dividend Mixed Open-end Securities Investment Fund]	35 234 808	0,29%
• IFC-Standard Chartered-Government of Singapore Investment Corporation Pte Ltd	34 046 148	0,28%
• Changjiang Securities Co.	33 384 854	0,27%
• ICBC [Southern Longyuqn Indsutrial Theme Equity Securities Investment Fund]	30 035 051	0,24%
• China Merchants Securities Client account of Collateral Securities for Margin Trading	28 396 731	0,23%
• ICBC [Guangfa Strategic Selected Mixed Equity Investment Fund]	23 799 671	0,19%
• Bank of China [Dacheng Blue Chip Steady Securities Investment Fund]	22 099 781	0,18%
• China Construction Bank [Guotai Jinma Stable Returns Securities Investment Fund]	19 031 684	0,15%
• Bank of China [CSI 300 Index Securities Investment Fund]	17 646 369	0,14%
• China Life Insurance [traditional insurance product account 005L CT001]	17 100 000	0,14%
• China Life Insurance [traditional insurance product]	16 853 634	0,14%
• Bank of China Harvest Steady and Open Securities Investment Fund	16 844 526	0,14%
• Hongta Securities, CITIC Securities - CCB - CITIC Securities Integrated Asset for Both Securities and Bonds	16 000 000	0,13%
• International Capital Corporation-Citigroup-Martin Currie Investment Management Ltd	14 630 688	0,12%
• Guotai Ju'an- China-Construction Bank-HSBC	13 988 651	0,11%
• China Galaxy Securities - Client Account of Collateral Securities for Margin Trading	12 586 191	0,10%
Investisseurs institutionnels et privés (bourse de Hong Kong)	2 076 296 000	16,83%
• HKSCC Nominees Limited [prête-nom de la CRCC]	2 054 516 381	16,65%
pour le compte de Deutsche Bank AG	263 623 005	2,14%
pour le compte de JPMorgan Chase and Co	252 055 974	2,04%
pour le compte de The Capital Group Companies Inc.	167 219 700	1,36%
pour le compte de Callender Alex et al.	105 064 500	0,85%
pour le compte de Charles Plowden	105 064 500	0,85%
pour le compte de HSBC Global Asset Management (Hong Kong)	103 947 382	0,84%
• Caisse nationale de protection sociale	188 754 500	1,53%
Total	12 337 541 500	100,00%

Source : Les rapports financiers annuels de la CRCC disponibles à www.crcc.cn/g345.aspx.

À Hong Kong, la Hong Kong Securities Clearing Company Limited (HKSCC Nominees Limited) agit comme prête-nom pour le compte de grandes entreprises chinoises entre autres pour celles n'ayant pas de compte en dollars. Par son intermédiaire un certain nombre d'actions a été cédé à plusieurs institutions financières étrangères dont en particulier deux banques, l'une allemande (la Deutsche Bank avec 2,14% des parts), l'autre états-unienne (JPMorgan Chase and Co avec 2,04%) ainsi qu'à l'un des trois plus grands organismes de gestion de fonds de pension états-uniens (The Capital Group Companies avec 1,36%). Même si ces montants sont plus importants que ceux détenus séparément par les investisseurs chinois à la bourse de Shanghai, ils restent bien trop faibles pour leurs détenteurs puissent exercer un contrôle effectif sur la CRCC : ce sont clairement des investissements de portefeuille (et non des investissements directs).

4. LES ACTIVITÉS DE LA CRCC ET LES DIFFICULTÉS DE SON INTERNATIONALISATION

4.1. La composition du chiffre d'affaires de la CRCC

Le chiffre d'affaires des opérations de construction de la CRCC a presque triplé entre fin 2006 et fin 2012 (tableau 3). Même si dorénavant cette activité n'est plus la source quasi exclusive de son chiffre d'affaires (95,2% en 2006 ; 84,2% en 2012), elle reste si majoritaire que c'est bien celle qui caractérise toujours le mieux la CRCC. Cette activité a produit une marge bénéficiaire brute de 9,4% en 2012, marge incomparablement plus faible que celle générée par les opérations immobilières (30,6%) dont le chiffre d'affaires a été multiplié par plus de cents entre 2006 et 2012. À la fin de 2012, la CRCC aurait entrepris des opérations immobilières dans trente-sept des villes les plus importantes de Chine sur une surface constructible de près de neuf millions de mètres carrés⁴⁴. Les activités de conseil et de conception permettent également de réaliser une marge bénéficiaire brute très élevée (30,4%), mais la faiblesse de la progression de son chiffre d'affaires relativement aux opérations de construction (un doublement au lieu d'un triplement) signale nettement que la CRCC n'est pas connue pour ce type d'activité, partant on comprend parfaitement l'inquiétude qui fut celle de ses dirigeants quand l'Algérie a voulu faire jouer à la CRCC un rôle de gérant de projet et non plus de simple gérant de construction (cf. *supra*).

Tableau 3. – Chiffre d'affaires par activité

Secteurs d'activité	2006	2012
Construction	95,2%	84,2%
Conseil, conception et recherche	2,0%	1,5%
Fabrication de matériel	0,8%	2,1%
Opérations immobilières	0,1%	3,7%
Autres	1,9%	8,5%

Source : Les rapports financiers annuels de la CRCC disponibles à www.crcc.cn/g345.aspx.

4.2. Le chiffre d'affaires de la CRCC à l'étranger

Ces activités s'exercent très minoritairement à l'étranger comme le montrent les chiffres calculés à partir des données révélées par la « bible » de l'industrie de la construction, Engineering News-Record (ENR.com)⁴⁵. Il apparaît qu'en 2012 les trois premières entreprises mondiales ainsi que la cinquième et la neuvième (toutes cinq sont des entreprises publiques sous la tutelle directe du gouvernement central) sont présentes en Algérie. En Chine ces entreprises se classent par leur chiffre d'affaires total entre le neuvième et le trente-troisième rang. Le fait que ces entreprises soient les plus importantes à l'échelon mondial dans le secteur du BTP ne signifie pas qu'elles soient forcément les plus importantes par leur chiffre d'affaires réalisé hors des frontières. Les entreprises chinoises sont d'abord sino-centrées comme le montre de manière exemplaire le cas des trois leaders du

⁴⁴ CRCC, *Annual Report 2007*, p. 31 et *Annual Report 2012*, p. 33 et 38.

⁴⁵ Voir enr.construction.com/toplists/Top-Global-Contractors/001-100.asp et enr.construction.com/toplists/Top-International-Contractors/001-100.asp.

classement : la China Railway Group (CREC⁴⁶), la China Railway Construction Corporation (la CRCC donc) et la China State Construction Engineering Corporation (CSEC) ne réalisent respectivement que 3,5%, 6,0% et 6,6% de leur chiffre d'affaires par leurs chantiers internationaux. La neuvième entreprise du classement, China Metallurgical Group (MCC), atteint 8,3%. Seule la cinquième, China Communications Construction Group (CCCC), avec un taux de 20,8% semble davantage spécialisée dans les chantiers hors de Chine. On est très loin de structures spécialisées dans les chantiers internationaux comme, par exemple, HOCHTIEF (94,4%), Grupo ACS (74,0%), Bechtel (66,8%) ou même Vinci (35,6%) qui toutes sont beaucoup plus agressives sur les marchés internationaux que leurs consœurs chinoises.

Tableau 4. – Taux de chiffre d'affaires international des dix premières entreprises de BTP

Rang ENR Global 2012	FEC 2012	Entreprise de BTP	Taux
1	12	China Railway Group [CREC] Chine	3,5%
2	11	China Railway Construction Corp. [CRCC], Chine	4,9%
3	9	China State Construction Eng'g Corp. [CSECEC], Chine	6,6%
4	–	VINCI, France	35,6%
5	23	China Communications Construction Group [CCCC], Chine	20,8%
6	–	Grupo ACS, Espagne	74,0%
7	–	HOCHTIEF, Allemagne	94,4%
8	–	BOUYGUES, France	39,8%
9	33	China Metallurgical Group [MCC], Chine	8,3%
10	–	Bechtel, États-Unis	66,8%

Sources : FEC (Fédération des entreprises chinoises) : money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2013/full_list/?iid=G500_sp_full.

ENR (Engineering News-record) : enr.construction.com/toplists/Top-Global-Contractors/001-100.asp et enr.construction.com/toplists/Top-International-Contractors/001-100.asp.

Notes : Il est normal qu'il n'y ait de classement FEC (Fédération des entreprises chinoises) que pour les entreprises chinoises.

Dans les classements ENR, on distingue les classements « Global » et « International », il faut entendre pour le premier le classement en fonction des réalisations accomplies une année donnée dans le pays du siège social de l'entreprise et hors de ce pays tandis que pour le second il s'agit du classement en fonction des réalisations exécutées uniquement à l'étranger.

Les rapports financiers de la CRCC sans être vraiment très précis (entre autres ils ne présentent aucune liste détaillée de ces opérations) donnent quelques indications qui confirment ce constat (voir tableau 5 qui inclut les activités à Hong Kong et Macao). Ces activités à l'étranger sont principalement localisées dans les pays exportateurs de pétrole d'Afrique et du Moyen-Orient⁴⁷. L'incorporation de la CCECC – qui dispose d'un personnel ayant déjà acquis une expérience des opérations à l'étranger – a certainement favorisé le développement de ces opérations dans la CRCC⁴⁸.

Tableau 5. – Activités à l'étranger de la CRCC

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de projets (dans nombre de pays)	76(?)	163(60)	n.d.	283 (45)	283(43)	379(59)
Importance du chiffre d'affaires à l'étranger	3,8%	7,8%	6,2%	4,9%	3,9%	3,6%

Source : Les rapports financiers annuels de la CRCC disponibles à www.crcc.cn/g345.aspx.

⁴⁶ Antérieurement la « China Railway Engineering Corporation », d'où son acronyme.

⁴⁷ CRCC, *2008 Annual Report*, p. 60.

⁴⁸ CRCC, *2010 Annual Report*, p. 14.

La CRCC reste essentiellement une entreprise sino-centrée. Elle justifie cette attitude dans l'exposé de sa stratégie à long terme dont ses directeurs discutent dans le rapport financier de 2012. Leur diagnostic est clair. Le gouvernement chinois va peser de tout son poids pour développer le marché intérieur et garantir une croissance stable au cours des dix années qui viennent. Cette politique doit se traduire par une demande soutenue de logements, de routes, de lignes de chemin de fer – ces dernières dont la construction et la réalisation sont le métier initial de la CRCC. À cet avenir radieux et assuré, ils opposent les incertitudes et l'instabilité du monde extérieur en particulier dans les pays en développement qui sont leurs clients. Ils ne nient pas pour autant l'existence d'opportunités dont la CRCC pourrait profiter, mais insistent sur la nécessité de se doter de tous les instruments financiers, juridiques... à même de se prémunir contre les risques encourus par les prestataires de services dans ces pays⁴⁹.

4.3. « L'univers impitoyable » des marchés extérieurs

Convenons que la CRCC a eu sa part de « malheurs » en se hasardant hors des frontières chinoises. Les revers rencontrés à l'étranger commencent avec le métro de la Mecque dont les pertes ont été estimées dès 2010 à plus de quatre milliards de yuans soit environ 670 millions de dollars. L'analyse qui suit se base sur les rapports financiers de la CRCC⁵⁰, mais aussi sur deux articles chinois : un premier article est celui de la revue électronique *Jingji guan cha* (*L'observateur économique* ; un journal économique chinois en ligne), un second article est celui de la revue *Xin Shiji* (Le nouveau siècle) dans son numéro 424 du 8 novembre 2010 lequel incluait un article sur la CRCC⁵¹.

Le projet de métro aérien de La Mecque (Mashaer Mugaddassah Metro Project), d'un coût initial de 1,8 milliard de dollars, est celui d'une ligne à double voie de plus de dix-huit kilomètres destinée à joindre les trois lieux saints Mina, Mouzdalifa et le Mont Arafat. La construction a pris vingt-deux mois (de janvier 2009 à novembre 2010). Ce métro est destiné à fonctionner cinq jours par an au cours desquels il doit transporter quelque 2,5 millions de pèlerins. De nombreuses entreprises ont participé à la réalisation de ce projet dont la CRCC pour la construction de l'infrastructure.

La désignation de la CRCC ne résulte pas d'une réponse à un appel d'offres. Un accord de coopération avait été signé en 2008 entre la Chine et l'Arabie saoudite qui prévoyait un certain nombre de projets, dont la construction de ce métro. L'idée du côté chinois semble

⁴⁹ CRCC, *2012 Annual Report*, p. 55-59.

⁵⁰ Nous avons utilisé les rapports financiers de 2010 et 2011 (respectivement les pages 99-100 et 106-107 dans leurs versions anglaises).

⁵¹ Liu Weixun *et al.*, « Zhōngguó Tiějiàn Mài jiā xiàng mù jù kuī nèi yīn » [Les causes internes des pertes colossales du projet de La Mecque de la CRCC], *Jīng jì guān chá* [L'observateur économique], 30 octobre 2010, www.eeo.com.cn/industry/shipping/2010/10/30/184381.shtml. Yu Ning, « Tiě dào bù jìn rù kuī sǔn zhōu qí » [Le ministère des chemins de fer entre dans un cycle de pertes], *Xīn shì jì* [Le nouveau siècle], n° 424, 8 novembre 2010, magazine.caixin.com/2010-11-06/100196370.html. Notons que cette seconde revue est revenue l'année suivante sur le problème des pertes des entreprises chinoises à l'étranger avec un dossier spécial intitulé « Comment fait-on échouer un projet à l'étranger » dans son numéro 460 du 25 juillet 2011, magazine.caing.com/2011/cw460/.

avoir été que, compte tenu du nombre de musulmans faisant chaque année le pèlerinage de La Mecque, l'implication de la Chine dans la construction du métro serait une manière de nourrir leur image de la Chine en même temps que ce serait un geste vers les musulmans chinois du Xinjiang. Les auteurs de l'article de *L'observateur économique* ne sont pas aussi directs et prennent soin de citer les propos de Zhao Guangfa, alors PDG de la CRCC avant son départ à la retraite, qui lors d'une conversation privée aurait déclaré qu'« assumer ce projet relevait d'une responsabilité politique » (*chéngjiàn zhè yī xiàngmù, zhèngzhì zérèn gāo yú yīqiè*).

Il serait revenu au ministère du Commerce de désigner une entreprise chinoise pour ce projet et de favoriser les négociations entre le maître d'ouvrage (le ministère saoudien des Affaires rurales et urbaines) et le maître d'œuvre (la CRCC). L'avantage, soulignent les auteurs de l'article, est que la procédure en est ainsi très simplifiée, toutefois elle favorise les « tractations en coulisses » (*mùhòu jiāoyì*). Le contrat est finalement signé le 10 février 2009 lors de la visite officielle de Hu Jintao en Arabie saoudite. C'est un contrat d'EPC assorti d'une clause d'opération et de maintenance de trois ans. Un an plus tard, le roi Abdallah aurait affirmé que le choix d'une entreprise chinoise pour un projet aussi important était une grande marque de confiance.

Dans un contrat d'EPC, le maître d'œuvre doit savoir s'adapter à toutes les circonstances mêmes imprévues, voire imprévisibles. Pour cela, le prix qu'il énonce pour emporter un marché doit être suffisamment élevé pour lui donner une grande flexibilité dans son l'organisation et l'exécution de ses tâches. L'Arabie saoudite n'a pas eu à organiser d'appel d'offres avec attribution au moins-disant. La Chine s'en serait de fait chargée pour elle ; la CRCC aurait été désignée parce que les autres entreprises chinoises susceptibles de soumissionner soit se seraient abstenues, soit auraient eu des prétentions supérieures à celles de la CRCC. Et, interrogé par les auteurs de l'article, un expert chinois en gestion du risque⁵² de souligner avec force que les pertes de la CRCC ne sont pas d'abord dues aux nouvelles exigences qu'aurait continûment émises l'Arabie saoudite, mais bien plutôt à l'impréparation et à l'inexpérience de la CRCC. Dans la pratique, il semblerait que l'appellation EPC soit ici un peu inadéquate dans la mesure où l'Arabie saoudite avait désigné elle-même ses fournisseurs comme Westinghouse, Siemens, Thalès... De fait l'intervention de la Chine semblerait s'être essentiellement cantonnée à la construction elle-même ne laissant à la CRCC aucune marge de manœuvre dans le choix des fournisseurs qui puisse lui permettre d'ajuster ses coûts. Il y a l'évidence ici une très mauvaise appréhension de la réalité du contrat.

Incapable de réagir face à la pression des Saoudiens et craignant qu'une réaction de sa part puisse donner une mauvaise image des entreprises chinoises aux autres pays de la région, la CRCC aurait alors décidé de tout faire pour achever sa mission et « de ne poser aucune condition, de ne réclamer aucune compensation, ni de faire appel à la raison » (*bù jiǎng*

⁵² Il s'agit de Lü Duoqia, PDG du cabinet First Huida Risk Management (créé en 2003 à Pékin, c'est le premier cabinet de ce genre) qui conseille en particulier les entreprises centrales et leur tutelle, la SASAC.

tiáojiàn, bù jiǎngjiàqián, bù jiǎng kèguān). Au plus fort du « combat », il y aurait eu plus de 10 000 ressortissants chinois appelés en renfort sur un chantier qui aurait compté ordinairement 20 000 travailleurs essentiellement recrutés parmi les Indiens et les Pakistanais d'Arabie saoudite. La CRCC, nous dit-on, aurait même dû arrêter tous les chantiers routiers qu'elle avait en cours en Chine pour répondre à ce besoin de main-d'œuvre. Cette vieille entreprise publique qu'est la CRCC retrouvait ainsi l'esprit de ses soldats-cheminots qui « s'arment de résolution, ne reculent devant aucun sacrifice et surmontent toutes les difficultés pour remporter la victoire » pour rejoindre le proscenium des héros maoïstes⁵³. C'est ce que nous conte la légende qui veut que plus de vingt après que le Corps des Chemins de fer ait été démilitarisé (*bīng gǎi gōng*), Shi Dongchang (secrétaire de la cellule du Parti attachée au projet de métro à la Mecque) ait toujours ses vieux réflexes de soldat-cheminot⁵⁴.

La CRCC est une entreprise à capitaux publics cotée sur deux marchés, ce qui signifie qu'elle doit non seulement se soumettre à ses obligations à l'égard du gouvernement chinois, mais aussi avoir une gestion bénéficiaire. Ces deux obligations peuvent se révéler antagonistes ; or la structuration des entreprises publiques chinoises leur permet de trouver des compromis. La charge de la dette a donc été l'objet d'une transaction avec la société mère – la CRCCG – qui *in fine* a assumé la totalité de la charge des pertes occasionnées par le chantier du métro. En d'autres termes, une entreprise à capitaux publics, mais de droit privé chinois – prétendant jouer dans la cour des grands – peut, sous couvert de faire appel à son actionnaire principal, faire assumer ses erreurs de gestion par le gouvernement chinois. C'est assurément confortable pour le maître d'ouvrage qui peut impunément pousser dans ses ultimes retranchements un prestataire de services qu'il sait pouvoir se retourner contre l'État chinois. Pour la Chine, c'est en revanche une solution très coûteuse même si elle entend par là financer la formation de ses entreprises aux relations économiques internationales.

4.4. Les expériences algérienne et libyenne

Cette formation est d'autant plus coûteuse que les expériences malheureuses s'accumulent. En Algérie, la situation semble avoir été moins dramatique qu'en Arabie saoudite. Là aussi l'application de normes occidentales semble avoir été un sujet de préoccupations onéreuses pour les Chinois, souvenons-nous des dépenses de traduction déjà évoquées. Les relations avec les autorités algériennes semblent avoir été aussi difficiles qu'avec les saoudiennes. La revue *L'entrepreneur chinois* dans un dossier déjà cité, souligne que ces difficultés étaient de même nature (exigences saoudiennes/algériennes et inexpérience chinoise). Toutefois, la CRCC réussit à négocier avec les autorités algériennes qui accordent un délai de grâce d'un

⁵³ Je reprends ici un slogan énoncé par Mao Zedong dans un discours célèbre du 25 juin 1945 qu'il a intitulé « Le vieux Yu qui déplace les montagnes » (« Yúgōng yíshān », *Máo zédōng xuǎnjí* [Œuvres choisies de Mao Zedong], Rénmín chūbǎn shè, vol.3, 1990, p. 1049-1052).

⁵⁴ Li Lì, « Réng shì dāngnián tiědào bīng: Jì qī gōngsī xiàngmù shǔjì shídòngchāng tóngzhì » [C'était un soldat-cheminot : souvenons-nous du camarade Shi Dongchang secrétaire de la cellule du projet de la 7^e compagnie à La Mecque], www.cr12g.com.cn/news/201355/1221.shtml.

an pour l'achèvement des chantiers et acceptent de verser une compensation globale de 740 millions de dollars⁵⁵. Fin novembre 2011, Wang Jiangsheng – dans un entretien avec Oussama Nadjib pour le *Maghreb émergent* et le *Quotidien d'Oran*⁵⁶ – estimait que le consortium chinois avait quasiment achevé (à 99,95%) sa mission ; il faudra toutefois encore attendre près de cinq mois pour que les deux tronçons construits par le consortium chinois soient réceptionnés et déclarés effectivement ouverts à la circulation⁵⁷. Quant au chantier japonais, on annonçait fin 2013 que ce ne serait pas avant 2015 qu'il pourrait être achevé⁵⁸.

En 2011, la CRCC a dû aussi subir des pertes dans l'affaire libyenne. Dans ce cas précis, ces compétences et son expérience de l'étranger ne sont pas directement en cause et c'est le plus normalement du monde qu'elle a dû constituer des provisions pour pertes⁵⁹. Néanmoins, ce qui eût été banal dans des circonstances ordinaires, prend ici une dimension particulière dans la mesure où ces pertes s'ajoutent aux précédentes. La lourdeur des additions et l'importance des risques ne semblent pourtant pas avoir particulièrement incité la CRCC à instaurer une meilleure gestion des risques si nous en jugeons par la place que ces préoccupations occupent dans ses rapports financiers annuels⁶⁰. Il faut toutefois noter que la CRCC s'est dotée en 2009 d'une structure *ad hoc* dédiée à l'assurance (la Chenghe Insurance Brokers, une filiale à 100%) dont l'autorisation d'exercice délivrée par la Commission de régulation de l'assurance précise que son activité doit être limitée au territoire national (Hong Kong, Macao et Taiwan exclus)⁶¹. En dépit de cette restriction, la Chenghe semble avoir été chargée de négocier avec les autorités algériennes les dédommagements obtenus par la CRCC⁶². Cette filiale n'est que l'une des entreprises que la CRCC a entraînées dans son aventure algérienne.

⁵⁵ Hé Yifán, *op. cit.*

⁵⁶ Oussama Nadjib, « Le consortium CITIC-CRCC s'estime victime d'une campagne malveillante », *Le Quotidien d'Oran*, 15 novembre 2011, www.lequotidien-oran.com/index.php?news=5160462

⁵⁷ Le conseiller économique et commercial de l'ambassade de Chine en Algérie, « Yóu Zhōngxīn-Zhōngtǐjiàn liánhé tǐ chéngjiàn de Ā'ěrjǐlǐyǎ dōngxī gāosù gōnglù zhōngxī biāo duàn quánxiàn tōngchē » [Les tronçons de l'autoroute Est-Ouest confiés au consortium CITIC-CRCC sont ouverts à la circulation], 17 avril 2012, cafiac.mofcom.gov.cn/article/hyzc/tongjixuehui/201204/20120408072382.shtml.

⁵⁸ Communiqué de l'APS du 18 novembre 2013 rapporté par le site du *Maghreb émergent* à www.maghrebemergent.com/actualite/breves/fil-maghreb/item/31898-algerie-le-troncon-oriental-de-l-autoroute-est-ouest-livre-en-integralite-en-2015-ministre.html.

⁵⁹ CRCC, *2010 Annual Report*, p. 87 et 204; *2011 Annual Report*, p. 354.

⁶⁰ En revanche, en janvier 2008, la CITIC Construction a organisé en Algérie un séminaire sur la gestion des risques et leur assurance avec la présence de sociétés de courtage et de réassurance comme AON (Grande-Bretagne), AMEC (Grande-Bretagne, International Association for Measurement and Evaluation of Communication) et Scor (France), www.cici.citic.com/iwcm/null/null/ns:LHQ6LGY6LGM6MmM5NDgyOTYxYjExNGZlYTAxMWlyMGlyNjdhYjAwNTkscDosYTosbTo=/show.vsm.

⁶¹ Bǎoxiǎn jiāndū guǎnlǐ wěiyuánhùi [Commission de régulation de l'assurance], *Guānyú chéng hé bǎoxiǎn jīngjì (Běijīng) yǎoxiàn zérèn gōngsī shèlì de pīfù* [Approbation de l'établissement de la Chenghe Insurance Brokers], 8 juillet 2009, www.circ.gov.cn/web/site0/tab95/i106244.htm.

⁶² Voir sur le site de la Chenghe www.crccib.com/Item/128.aspx.

5. LES FILIALES ET AUTRES PARTENAIRES DE LA CRCC EN ALGÉRIE

La CRCC compte environ trente-cinq filiales dont plusieurs d'entre elles ont été principalement ou accessoirement impliquées dans la construction de l'autoroute Est-Ouest. À ces entreprises s'ajoutent d'autres partenaires qu'ils soient chinois ou étrangers.

5.1. Les filiales de la CRCC impliquées dans le projet d'autoroute Est-Ouest

On relève les entreprises suivantes :

5.1.1. Le Bureau n° 12 de la CRCC (*Zhōngtiě shí'èr jú*)⁶³

Il est l'héritier de la 2^e division du Corps des chemins de fer rattachée en 1940 au détachement musulman des zones frontalières du Hebei et du Shandong (*Jì Lǚ biānqū huímín zhīduì*). Il a connu ses heures de gloire avant la Libération, mais aussi en Corée et au Vietnam d'abord contre les États-Unis (avant 1975) puis contre le Vietnam (en 1979). Son appellation et son statut juridique ont évolué depuis le lancement des réformes en 1978, c'est aujourd'hui une société par actions – entièrement détenue par la CRCC – qui contrôle dix-sept filiales auxquelles il faut ajouter des structures à caractère social (hôpital, maison de retraite, institut de formation...). Elle emploie 17 600 personnes à la fin 2012. Depuis 2006, elle est intervenue en Arabie saoudite, en Israël, en Angola, au Venezuela et, bien entendu, en Algérie où elle participe⁶⁴ au chantier de l'autoroute Est-Ouest (tronçons M3, M4 et W7), mais aussi à celui d'un tunnel à El Gantas (dédoulement de la ligne de chemin de fer Alger-Oran), mais encore à la « pénétrante autoroutière » permettant le raccordement de la ville de Béjaïa à l'autoroute Est-Ouest (sortie d'Afnif)⁶⁵.

5.1.2. Le Bureau n° 14 de la CRCC (*Zhōngtiě shísì jú*)⁶⁶

Plus récent que le précédent (créé en 1947), les racines historiques de ce bureau sont moins flamboyantes que celles du Bureau n° 12. En revanche, son histoire des années 1950 à nos jours ressemble assez à celle de son aîné. Il contrôle onze filiales et emploie plus de seize mille personnes. Sa présence en Algérie semble avoir précédé celle du Bureau n° 12 (chantier de pose d'oléoduc et de gazoduc) ainsi qu'en atteste un article sur la productivité du travail manifestant d'assez peu d'empathie pour les Algériens pour s'exprimer par euphémisme⁶⁷. Le Bureau n° 14 participe au chantier de l'autoroute (tronçons M1 et M2). Il

⁶³ En anglais : China Railway 12th Bureau Group Ltd.

⁶⁴ J'emploie le verbe « participer », car en règle générale les entreprises n'interviennent pas seules. Sur un même projet, les entreprises chinoises côtoient le plus souvent des entreprises algériennes, occidentales, turques... Il est parfois très difficile de distinguer la contribution chinoise effective qu'une présentation astucieuse semble toujours identifier à l'ensemble du projet lui-même.

⁶⁵ Voir le site de la CRCC (www.crcc.cn) et celui du Bureau n° 12 (www.cr12g.com.cn).

⁶⁶ En anglais : China Railway Shisiju Group Corporation.

⁶⁷ « Ālābó rén de gōngzuò xiàolǜ » [La productivité du travail des Arabes], 28 décembre 2007, www.crssg.com/newshow.php?list=1167.

serait également intervenu à la demande expresse des autorités algériennes sur le tronçon E3 qui était hors du contrat initial⁶⁸.

5.1.3. Le Bureau n° 17 de la CRCC (*Zhōngtiě shíqī jú*)⁶⁹

De création encore plus tardive (1952), l'histoire de ce Bureau depuis les années 1980 ressemble à celles de ses aînés. Le Bureau est présent en Angola, en Zambie, à la Dominique, en Malaisie et au Pakistan et en Algérie où il participe au chantier de l'autoroute (tronçon W8 – caractérisé par la construction de 21 ponts sur une cinquantaine de kilomètres – où se sont activés 1 800 travailleurs chinois) et à celui de 684 appartements dans la wilaya d'Ain Témouchent⁷⁰.

5.1.4. Le Bureau n° 19 de la CRCC (*Zhōngtiě shíjiǔ jú*)⁷¹

Ce bureau a été créé en 1949 puis réformé à partir des années 1980 ; il contrôle quatorze filiales et emploie 18 500 personnes. Il participe au chantier de l'autoroute (tronçon M5)⁷².

5.1.5. La China Civil Engineering Construction Corporation plus connue comme la CCECC (*Zhōngguó tǔmù gōngchéng jítuán yǒuxiàn gōngsī*)

Créée en 1979 pour prendre la succession de l'Agence d'aide extérieure du ministère des Chemins de fer⁷³, la CCECC a été rattachée à la CRCC en 2004 puis a été enregistrée comme SARL en 2007. Sa première prestation de service à l'étranger a été, en 1979, de fournir 400 travailleurs chinois pour le chantier en Irak d'une autoroute confiée une entreprise japonaise. Elle serait aujourd'hui présente dans une soixantaine de pays (dont les pays développés) avec 242 projets en cours et, fin 2012, elle aurait employé 4 000 personnes de nationalité chinoise et 15 000 personnes de nationalité étrangère. Outre le chantier de l'autoroute Est-Ouest, elle participe à la modernisation du réseau ferroviaire (en collaboration avec le Bureau n° 23 et le Bureau n° 24 de la CRCC)⁷⁴.

5.1.6. La compagnie d'assurance Chenghe (cf. *supra*).

5.1.7. L'Institut n° 1 d'études et de conception de la CRCC (*Zhōngtiě dì yī kānchá shèjì yuàn*)⁷⁵

Cet institut, créé en 1953 par le ministère des Chemins de fer, n'acquiert le statut d'entreprise qu'en 2001 puis est rattaché à la CRCC en 2003 avant d'être enregistré sous la forme d'une SARL en 2007. Il emploierait environ 4 000 personnes. Il est intervenu en Angola, au Nigéria, au Tchad, en Guinée, au Ghana, en Russie, en Ouzbékistan, en Afghanistan, au Sri Lanka et en Algérie où il participe aux études de l'autoroute (tronçons M5, M6 et M7) et à

⁶⁸ Voir le site de la CRCC (www.crcc.cn) et celui du Bureau n° 14 (<http://www.crssg.com>). Voir aussi www.chnrailway.com/news/20120104/0104376058.html.

⁶⁹ En anglais : China Railway 17 Bureau Group Co.

⁷⁰ Voir le site de la CRCC (www.crcc.cn) et celui du Bureau n° 17 (<http://www.zt17.com>).

⁷¹ En anglais : China Railway 19th Bureau Group Co.

⁷² Voir le site de la CRCC (www.crcc.cn) et celui du Bureau n° 19 (<http://www.cr19.com>).

⁷³ À l'origine du chemin de fer Tanzanie-Zambie (accord signé en 1967)..

⁷⁴ Voir le site de la CRCC (www.crcc.cn) et celui de la CCECC (www.ccecc.com.cn).

⁷⁵ En anglais : China Railway First Survey and Design Institute Group Ltd abrégé en FSDI.

celles pour la modernisation des lignes de chemin de fer (El Affroun-Khemis Miliana et Tissemsilt-Boughezoul)⁷⁶.

5.2. Les entreprises chinoises appelées par la CITIC-CRCC

5.2.1. Le Shandong Hi-Speed Materials Group Co. (*Shāndōng gāosù wùzī jítuán zǒng gōngsī*)⁷⁷ ou SDHS :

Cette entreprise est une sous-filiale de la Shandong Expressway Company Co., Ltd (une SARL à capitaux entièrement publics dépendant du gouvernement provincial du Shandong), elle a été créée en 2005 en partenariat avec l'entreprise états-unienne Heritage Group. Son rôle aurait été de compléter l'approvisionnement en bitume amélioré⁷⁸.

5.2.2. Le Shandong Luqiao Group Co. (*Shāndōng shěng lùqiáo jítuán yǒuxiàn gōngsī*) :

Une première structure a été créée en 1948 avant de devenir une filiale de la Shandong Expressway Company Co., Ltd. Cette entreprise contrôle quatorze filiales, emploie 27 000 personnes et a travaillé au Nigéria, au Pakistan, au Timor oriental, en Angola, au Vietnam, en Irak et en Algérie (tronçons W3, W4 et W9 du chantier de l'autoroute)⁷⁹.

5.2.3. Le Xinjiang Bingtuan Construction Engineering Group Co., Ltd (*Xīnjiāng bīngtuán jiànshè gōngchéng (jítuán) yǒuxiàn zérèn gōngsī*)

Créé en 1952 par extrusion d'unités du génie militaire, ce groupe a aujourd'hui le statut d'une filiale de l'organisation semi-militaire qu'est le Corps de production et de construction du Xinjiang. Il a douze filiales et est intervenu au Pakistan, au Kirghizistan, au Tadjikistan, en Mongolie, au Burundi, aux Émirats arabes unis, en Russie, au Sierra Leone, en Angola et en Algérie (tronçons W1 du chantier de l'autoroute)⁸⁰.

5.2.4. Le Xinjiang Beixin Road & Bridge Group Co. Ltd. (*Xīnjiāng běixīn lùqiáo jítuán gǔfèn yǒuxiàn gōngsī*) :

Créé en 1995 puis restructuré en société par actions en 2001, ce groupe est coté à la bourse de Shanghai, c'est une filiale du groupe précédent qui en détient 49,7% des parts (c'est donc une sous-filiale du Corps de production et de construction du Xinjiang). Il est intervenu au Pakistan, au Kirghizistan, au Tadjikistan, en Mongolie et en Algérie (tronçons W1 et W2 du chantier de l'autoroute)⁸¹.

5.2.5. Le China 15th Metallurgical Construction Group Co., Ltd (*Zhōngguó shíwǔ yějīn jiànshè jítuán yǒuxiàn gōngsī*) :

Créée en 1953, cette entreprise de construction est aujourd'hui une filiale d'une entreprise centrale (la CNMC ou China Nonferrous Metal Mining Group Co., Ltd fondée en 1983 pour

⁷⁶ Voir le site de la CRCC (www.crcc.cn) et celui de l'Institut n° 1 (<http://www.fsdi.com.cn>).

⁷⁷ Antérieurement, *Shāndōng gāosù jiàncái gōngsī*.

⁷⁸ Voir les sites de la SDHS Group (www.sdhs.com) et celui de la SDHS Materials (www.sdhsmsg.com).

⁷⁹ Voir le site de cette entreprise à www.sdluqiao.com et baike.baidu.com/view/6774056.htm.

⁸⁰ Voir le site de cette entreprise (www.xbjg.com) et le rapport du commissaire aux comptes relatif à l'année 2012 www.shclearing.com.cn/cwxxhgzdxgg/nb/201304/P020130428853584133511.pdf

⁸¹ *Ibid.* et le site de cette entreprise (www.bxlq.com).

réaliser des opérations clés en main à l'étranger), elle emploie 20 000 personnes et contrôle douze filiales. Elle participe à des chantiers en Arabie saoudite, au Soudan, au Congo (RDC), au Kazakhstan, en Éthiopie, en Mongolie, en Angola, en Birmanie et en Algérie (tronçons W5 et W6 du chantier de l'autoroute)⁸².

5.2.6. La First Highway Consultants Co., Ltd. ou FHCC (*Zhōngjiāo dì yī gōnglù kānchá shèjì yánjiùyuàn*) :

Créée en 1952 comme bureau d'études sous la tutelle du ministère des Communications, elle dépend aujourd'hui de la China Communications Construction Company Ltd (CCCC) elle-même filiale d'une entreprise centrale (CCCC Group). C'est ce bureau d'études qui a été chargé des études préalables pour l'autoroute Est-Ouest, au plus fort de son engagement, 600 personnes auraient été mobilisées. Ding Xiaojun, responsable en Algérie des études, a largement rapporté ses réflexions dans une série d'articles déjà cités⁸³.

5.2.7. La Bajun International (*Shuǐdiàn bā jú*)

Cette entreprise était originellement le 8^e Bureau (d'où son nom) d'un combinat de branche créé en 1950 et connu aujourd'hui sous le nom de Sinohydro⁸⁴. Elle aurait été mobilisée pour participer à la fourniture de graviers pour l'autoroute⁸⁵.

5.2.8. Une dizaine d'entreprises de matériel et d'engins de travaux publics

Nous notons aussi la signature solennelle le 18 septembre 2006 d'un contrat de fourniture de matériel et d'engins de travaux publics auquel ont participé une dizaine d'entreprises chinoises réunies en grande pompe à Pékin⁸⁶. Parmi ces dernières on remarquera entre autres le groupe Sany (*Sānyī zhònggōng gǔfèn yǒuxiàn gōngsī*), une entreprise créée en 1994 sur la base d'une entreprise du Hunan à capitaux publics qui est aujourd'hui l'une des plus grandes entreprises mondiales de fabrication d'engins de travaux publics⁸⁷. Les autres entreprises sont toutes des entreprises à capitaux publics sous tutelle provinciale. À ces entreprises il faut ajouter Sinotrans une entreprise publique sous tutelle centrale qui s'engage à transporter le matériel et les engins fournis par les autres signataires jusqu'en Algérie.

⁸² Voir le site de l'entreprise (www.cn15mcc.com).

⁸³ Voir le site de l'institut (www.ccroad.com.cn) et Shàng Zhèngqiáng *op. cit.*

⁸⁴ Une entreprise publique sous tutelle centrale fusionnée en 2011 avec une autre pour devenir une filiale de PowerChina.

⁸⁵ Communiqué de Sinohydro rapporté par la SASAC, « Zhōngguó shuǐdiàn jítuán bā jú de shā shí shēngchǎn jìnrù guójiè shìchǎng » [Les graviers produits par Bajun International entre sur les marchés internationaux], www.sasac.gov.cn/n1180/n1226/n2410/n314289/5760786.html.

⁸⁶ Chén Néngsòng, « Zhōngxìn-zhōngtiě jiàn zài ā'ěrjīlǐ yíng huò dà dān dì yī pī shèbèi cǎigòu jiéshù » [Fin de la première vague d'achats de matériel pour le contrat algérien remporté par le consortium CITIC-CRCC], *Jiànshè jīxiè jìshù yù guǎnlǐ* [Gestion et techniques du matériel de construction], 2007(1), p. 52-54.

⁸⁷ Communiqué de Sany, « Sānyī běifēi gōngsī huò kèhù jiājiǎng » [Sany Afrique du Nord obtient de son client une distinction], 18 septembre 2008, htwww.sanygroup.com/agency/hbsany/news/2042_for_sanyixinwen_text.htm.

5.3. Les entreprises non chinoises appelées par la CITIC-CRCC

Il est beaucoup plus difficile de relever le nom des entreprises étrangères (c'est-à-dire non chinoises) pouvant participer à ce genre de grand contrat international. Il s'agit bien souvent d'entreprises chinoises (de droit chinois), mais à capitaux (totalement ou partiellement) étrangers que la presse chinoise évoque moins facilement que les champions chinois à capitaux publics. Ainsi, lors de la signature solennelle à Pékin du contrat de fourniture cité ci-dessus, on pouvait également constater la présence active des représentants des filiales chinoises de plusieurs entreprises suédoises Volvo, Atlas Copco, Sandvik et Dynapac – cette dernière était également présente à travers sa filiale sino-allemande. Les filiales chinoises de Domag (Allemagne) et de Marunbeni (Japon) participaient également à cette cérémonie.

À côté de ces avatars chinois de grandes entreprises occidentales, on trouve également d'autres entreprises occidentales qui peuvent avoir été mandatées tant par le maître d'ouvrage algérien (pour accompagner et spécifiquement assister le maître d'œuvre chinois⁸⁸) que par le maître d'œuvre chinois lui-même pour sous-traiter certaines tâches. Les autorités algériennes ont fait appel aux services de CEGELEC (France) pour équiper quatre tunnels de l'autoroute⁸⁹, à Lafarge (France) pour fournir du béton⁹⁰, à Egis (France) pour une mission de contrôle (tronçon ouest)⁹¹, à Acensi (France) pour une mission de contrôle (tronçon centre)⁹², à Dessau (Canada) pour une mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage⁹³, à SNC Lavalin (Canada) pour superviser la construction du tronçon centre⁹⁴... Le consortium chinois a, quant à lui, fait appel au bureau d'études SM international (Canada) pour l'accompagner dans la conception du tronçon ouest ; de fait il s'agirait d'un véritable contrat de sous-traitance pour la partie études et ingénierie⁹⁵. De même, il aurait fait appel au groupe SETEC (France) qui est un bureau de conseil et d'ingénierie pour une mission identique pour la conception du tronçon centre, à la différence que le groupe SETEC a mandaté Terrasol (France) – un bureau de conseil en géotechnique – lequel souligne que « le choix des solutions retenues tient compte des moyens humains et matériels dont dispose le groupement d'entreprises chinoises »⁹⁶. De même, la société HATCH (Australie) a confié à

⁸⁸ Nous soulignons qu'il s'agit bien ici d'entreprises non chinoises (algériennes, européennes...) désignées pour accompagner l'accomplissement d'un contrat spécifique (les lots ouest et centre) et non d'entreprises non chinoises choisies par le gouvernement algérien pour exécuter un autre contrat qui ne concernerait qu'indirectement les lots attribués au consortium chinois (cas des missions confiées à l'entreprise algérienne COSIDER par exemple).

⁸⁹ « Autoroute Est-Ouest : Le français CEGELEC retenu pour équiper quatre tunnels », *El Watan*, 10 février 2009, www.elwatan.com/archives/article.php?id=116578.

⁹⁰ Lafarge est installée en Algérie, il est aussi un des principaux fabricants de matériaux de construction en Chine, www.m.lafargealgerie.com/qui-sommes-nous.html.

⁹¹ Voir www.egis.fr/activites/notre-presence/egis-au-maghreb.

⁹² Voir fr.wikipedia.org/wiki/Autoroute_Est-Ouest.

⁹³ Voir www.dessau.com/fr/projets/autoroute-est-ouest-algerie.

⁹⁴ Voir SNC-Lavalin, *Solutions d'ingénierie en infrastructures*, s.l.n.d., p. 5, [www.snclavalin.com/pdf/Brochure TIB_Infrastructure_Engineering_Solutions_Fr.pdf](http://www.snclavalin.com/pdf/Brochure_TIB_Infrastructure_Engineering_Solutions_Fr.pdf)

⁹⁵ Voir www.algerie-actualites.com/article.php3?id_article=6885.

⁹⁶ Voir www.terrasol.fr/fr/prestations/references/autoroute-est-ouest-algerie-lot-centre.

INGÉROP (France) une mission d'assistance technique pour les études d'avant-projet autoroutier du tronçon ouest de l'autoroute⁹⁷.

6. « UNE CONTRIBUTION ÉMINENTE »

Le 28 décembre 2011 à Alger, à l'initiative de l'ambassade de Chine en Algérie, de l'association des Amitiés algéro-chinoises, de l'association des Entreprises chinoises en Algérie, il a été décerné au consortium CITIC-CRCC un grand prix pour « une contribution éminente à la coopération sino-algérienne »⁹⁸. Une telle désignation d'emblée conduit à enfermer la présence du consortium dans une démarche essentiellement politique. Est-ce légitime ?

L'expression d'une volonté politique est claire et s'exprime à deux niveaux. Il y a eu à l'évidence un activisme certain des autorités chinoises à l'égard de certains pays de la zone qui s'est manifesté tant par le contrat du métro de la Mecque que par celui de l'autoroute algérienne. Dans ce dernier cas, il ne s'agissait pas tant de « conquérir » un marché algérien de la construction que de se renforcer en confortant une alliance historique par une participation active au développement économique de l'Algérie. La volonté politique s'est également traduite par un activisme des entreprises répondant à l'obligation qui leur était faite de « sortir » du territoire et de s'internationaliser. Ces deux niveaux d'expression d'une volonté politique s'expriment à l'envi à travers la constitution même du consortium. D'un côté c'est la CITIC – le bras financier – chargée des contacts et des négociations en amont ; elle exprime la stratégie du gouvernement chinois à l'égard d'un pays. D'un autre côté, c'est la CRCC – le bras séculier – chargée d'exécuter les contrats négociés par la première ; elle manifeste la soumission des entreprises à la politique d'internationalisation.

La rentabilité économique de telles opérations est loin d'être garantie ainsi que nous l'avons déjà signalé, d'autant que certains pays – comme l'Algérie – peuvent ou ont pu être victimes d'une grande instabilité politique rendant encore plus aléatoire la conclusion bénéficiaire de ces opérations. Dès lors que la CRCC – une entreprise de droit privé cotée en bourse à Shanghai et Hong Kong – sait pouvoir toujours se réfugier auprès de sa société mère – une entreprise elle aussi de droit privé, mais à capitaux *entièrement* publics sous la tutelle directe du gouvernement chinois – sera toujours interprété, à la fois, comme le signe d'une importance secondaire de la rentabilité économique d'une opération, et comme une démonstration du caractère avant tout politique de sa présence hors des frontières chinoises. Dans le contexte généralisé d'une idéologie anti-étatiste primaire, cette conjoncture ne peut que nuire à l'image que la Chine souhaite donner d'elle-même.

Au-delà de ces aspects purement politiques, ce qui frappe encore est le degré d'impréparation de la CRCC à assumer son rôle hors des frontières chinoises. Ce qui étonne

⁹⁷ Voir www.ingerop.fr/actualites-nouveaux-contrats-198.html.

⁹⁸ Voir www.gxcic.net/HTMLFile/2012-01/shownews_159521.html (reprise d'un article paru dans le *Jiànzhú shíbào* [Le Temps de la Construction] du 10 janvier 2012).

n'est pas tant la méconnaissance de l'Algérie, de son droit, de ces coutumes... mais la découverte de dispositions contractuelles qui s'imposent à eux – le français comme langue de travail – et, surtout, l'obligation d'appliquer des normes de construction qu'ils ont acceptées sans avoir la moindre idée de leur nature. Le sentiment que l'on en retire est que les responsables de la CRCC n'ont pas compris – voire lu – le contrat qu'ils ont signé acceptant en silence, en bon soldat, la mission que le gouvernement chinois, à travers la CITIC, leur confiait. Cela ne signifie pas que les gens de la CRCC se fassent des illusions sur eux-mêmes ; ils connaissent leurs atouts. Ils savent pouvoir compter sur une mobilisation de leurs forces en cas de nécessité comme traduire d'une seule traite une pléiade d'ouvrages techniques ou mobiliser en urgence plusieurs milliers de travailleurs chinois. Personne ne songerait que VINCI ou Bouygues puissent éventuellement arrêter leurs chantiers en France et en expédier les travailleurs à l'étranger pour aider à l'achèvement de chantiers en difficulté. Cette capacité de réaction est proprement chinoise en ce qu'elle suppose à la fois les dimensions démo-économiques de la Chine, mais aussi une organisation socio-économique imposant une certaine subordination des entreprises à capitaux publics aux instances politiques centrales, voire locales.

Ils connaissent aussi leurs faiblesses qui sont avant tout techniques. Originellement, la CRCC pensait qu'elle ne s'engageait que pour assurer la fonction d'un gérant de construction et non celle d'un gérant de projet avec l'obligation d'assumer la conception de ce projet. L'ignorance chinoise de l'environnement géologique algérien ainsi que des normes imposées rendait ce travail de conception hasardeux surtout si le consortium espérait respecter les délais de réalisation des travaux. Quelle que soit la manière dont on rebaptise le recours chinois à des bureaux d'études et d'ingénierie occidentaux, personne ne semble avoir douté qu'il se soit agi de sous-traiter un travail pour lequel la CRCC manquait de l'expertise voulue.

Ce dernier point amène une autre observation. Il est courant d'entendre que la Chine a réalisé deux tronçons de l'autoroute Est-Ouest. Cette formulation est relativement trompeuse. Certes la CRCC a mobilisé ses filiales et de nombreuses autres entreprises chinoises, mais aussi des entreprises occidentales que ces dernières soient installées en Chine ou non, que ces dernières soient intervenues directement ou non. Ces opérations que mènent les entreprises publiques chinoises en Afrique ne le sont jamais par des entreprises isolées même si une représentation populaire semble l'imaginer. Il leur faut, sous une forme ou une autre, non seulement obtenir l'accord – voire la participation si ce n'est la complicité – des plus hautes autorités des pays hôtes, mais encore et surtout être accompagnées des prestataires (le plus souvent occidentaux) de services que la Chine ne sait encore fournir. Au-delà des aspects politiques, ce sont donc les contours d'une nouvelle division internationale du travail que dessine la présence chinoise en Afrique et non ceux d'une « stupéfiante invasion de l'Afrique »⁹⁹.

⁹⁹ « An astonishing invasion », voir l'article d'Andrew Malone, « How China's taking over Africa, and why the West should be VERY worried », *Daily Mail*, 18 juillet 2008 ; l'auteur y dénonçait pêle-mêle l'esclavage, le colonialisme et le travail de sape que mèneraient *secrètement* les Chinois, www.dailymail.co.uk/news/worldnews/article-1036105/How-Chinas-taking-Africa-West-VERY-worried.htm.