



HAL
open science

La COIDIC : signe d'une nouvelle stratégie ?

Thierry Pairault

► **To cite this version:**

| Thierry Pairault. La COIDIC : signe d'une nouvelle stratégie ?. 2019. <halshs-02425258>

HAL Id: halshs-02425258

<https://shs.hal.science/halshs-02425258v1>

Preprint submitted on 30 Dec 2019

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.



HAL Authorization

La COIDIC : signe d'une nouvelle stratégie ?

Thierry Pairault

Nous analysons et traduisons ici un communiqué publié le 13 décembre 2019 sur le site du MOFCOM qui énonce ce qui pourrait constituer une évolution dans l'approche du marché africain par les entreprises chinoises prestataires de services. Le prétexte de ce communiqué est l'accord conclu en Guinée entre l'Administration de contrôle des grands projets et des marchés publics et un fonds d'investissement chinois, la COIDIC – c'est-à-dire la China Overseas Infrastructure Development Investment Co., Ltd.

Ce fonds chinois est de création récente puisqu'il a été institué en 2016. Ce qui est remarquable – et qui n'est aucunement mentionné dans le communiqué du MOFCOM – est qu'il a été conçu avec l'aide et la participation de la Banque mondiale dont l'un des fonctionnaires, Nicholas Mitsos, en est le directeur adjoint assistant le directeur en titre, Zhou Chao, lui-même vice-président du Fonds de développement Chine-Afrique [CAD Fund], fonds qui est l'initiateur chinois de cette opération.

La COIDIC est une société de droit hongkongais ayant un bureau à Pékin et un autre à Johannesburg. La Banque mondiale malgré son implication n'a pas souhaité compter parmi ses actionnaires¹ au nombre de sept :

1. Fonds de développement Chine-Afrique (44% des parts)

Le CAD Fund en anglais, est un fonds d'investissement créé en 2007 par la Banque chinoise de développement avec un capital initial d'un milliard de dollars porté en 2015 à cinq milliards de dollars.

2. Chine Gezhouba Group Overseas Investment Co. (22% des parts)

C'est une entreprise publique créée en 1970 en prévision de l'aménagement du Yangtsé et du projet de barrage de Gezhouba ; elle a été fusionnée dans la China Energy Engineering Corporation, un groupe ad hoc créée en 2011 et qui est au 8 novembre 2019 l'une des 96 entreprises sous la tutelle directe du gouvernement chinois.

3. China Civil Engineering Group Co. (13% des parts)

C'est une entreprise publique historique qui avait été chargée par le ministère [chinois] des Chemins de fer de la réalisation du TAZARA ; en 2003, elle a été fusionnée dans la CRCC (China Railway Construction Co.) qui est au 8 novembre 2019 l'une des 96 entreprises sous la tutelle directe du gouvernement chinois.

4. China Telecom International Limited (4% des parts)

C'est une filiale à 100% de la China Telecom qui est au 8 novembre 2019 l'une des 96 entreprises sous la tutelle directe du gouvernement chinois.

¹ Communiqué de l'Agence Ecofin, « La Banque mondiale n'investira pas dans la China Overseas Infrastructure Development and Investment Corp. », 13 octobre 2016, <https://www.agenceecofin.com/investissement/1310-41635-la-banque-mondiale-n-investira-pas-dans-la-china-overseas-infrastructure-development-and-investment-corp>.

5. Changjiang Institute of Survey, Planning, Design and Research Co. (4% des parts)

C'est une entreprise publique créée en 1950 qui a été fusionnée en 2006 dans la China Three Gorges Corporation (CTG) qui a été responsable de l'aménagement de trois gorges du Yangtsé et qui est au 8 novembre 2019 l'une des 96 entreprises sous la tutelle directe du gouvernement chinois.

6. China Enfi Engineering Technology Co. (4% des parts)

C'est une filiale à 100% de la MCC (la China Metallurgical Group Corporation qui a conservé l'acronyme de son ancienne appellation de Metallurgical Corporation of China) ; la MCC est au 8 novembre 2019 l'une des 96 entreprises sous la tutelle directe du gouvernement chinois.

7. Hebei Jionto Energy Investment Co. (4% des parts)

C'est une entreprise publique provinciale (Hebei) créée en 1994 à capitaux publics et privés cotée à Shenzhen.

À la lecture de ces informations, nous notons deux choses. D'abord, nous observons que la somme des participations recensées² n'est que de 95% ; soit que les chiffres aient été arrondis de telle sorte que la somme est inférieure à celle attendue ou qu'une erreur se soit glissée dans le report des chiffres, soit que les 5% manquants soient réservés à un actionnaire fantôme que nous n'avons pas retrouvé, à défaut ces parts non affectées pourraient avoir été initialement réservées au CAD Fund souvent présenté comme l'acteur principal, voire à la Banque mondiale. Ensuite, nous remarquons que tous les actionnaires relèvent du secteur public ; cinq d'entre eux sont des filiales ou des sous-filiales d'entreprises centrales, un appartient au complexe financier central, quant au dernier, il est une entreprise publique sous tutelle provinciale dont les capitaux sont négociables à la bourse de Shenzhen. Bref l'approche qui est énoncée ici est pour l'heure une approche qui concernerait prioritairement les entreprises chinoises des plus importantes, ce qui amène à une autre considération.

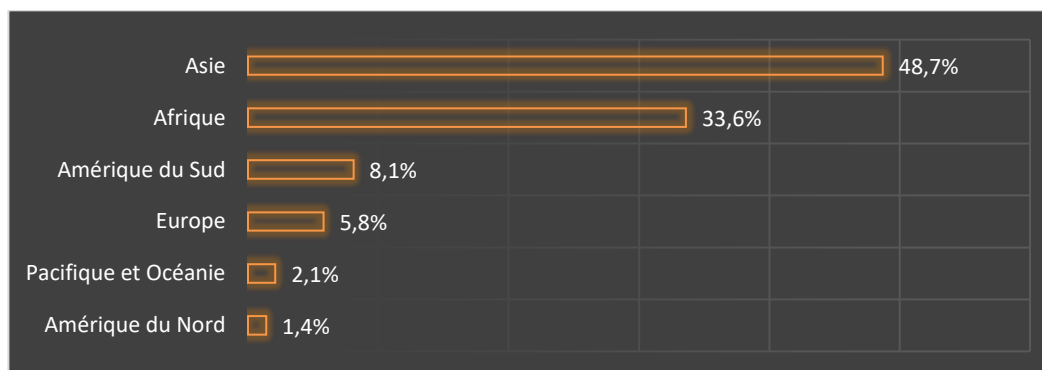
Comme indiqué plus haut, la COIDIC a été créée en 2016, autrement dit au tout début du lancement de la stratégie des nouvelles routes de la soie quand cette stratégie n'était pas encore l'objet d'une attention hystérique tant en Chine que hors de Chine. Rappelons aussi que cette stratégie – puisqu'elle a été définie comme telle en 2014 et en 2015 lors de conférences centrales sur le travail économique³ – visait à l'internationalisation des PME chinoises à côté des grandes entreprises publiques. En d'autres termes, la COIDIC n'a pas été conçue pour servir aux nouvelles routes de la soie, ce que confirment clairement les trop rares

² Nous avons relevé ces informations dans une présentation de la COIDIC pour la seconde réunion de l'Infrastructure Financing and Public Private Partnership Network of Asia and the Pacific qui, organisée par l'UNESCAP ; s'est tenue à Manille le 7 août 2019 : https://www.unescap.org/sites/default/files/UNESCAP_2ndMTNG_Session5-COIDIC.pdf.

³ « Zhongyang jingji gongzuo hui zhijie "yidai yilu" de renwu weihe bianle? » [Pourquoi les tâches de l'initiative Belt and Road ont-elles changé ?]. Nous avons initialement relevé cette information en consultant sur le site de l'Agence Xinhua un communiqué en date du 24 décembre 2015 (http://www.xinhuanet.com/finance/2015-12/24/c_128564688.htm), mais ce document n'est plus disponible en ligne sauf encore sous une forme résumée à <http://dj.dehong.gov.cn/tszs/content-27-1451-1.html>.

allusions à cette stratégie dans le document du MOFCOM et dans l'article du 30 décembre 2017 paru dans le *Rapporteur économique du 21^e siècle* qu'il reprend. L'objectif de la COIDIC est autre. Il ne s'agit pas d'accompagner des entreprises chinoises dans leur « sortie » 走出去 de Chine, mais de les aider à se placer plus haut dans les chaînes de valeur. Les initiateurs sont partis d'un constat, les entreprises chinoises en Asie (premier marché pour les contrats clés en main pour des infrastructures) comme en Afrique (deuxième marché, voir figure 1) privilégient la formule des contrats EPC (*Engineering Procurement Construction*) avec ou sans financement. Ce choix, qui résulte d'un certain nombre de facteurs objectifs que nous résumerons en disant que les entreprises chinoises sont confrontées à une altérité économique qu'elles assimilent lentement, les cantonne dans une position qui limite les gains que ces entreprises peuvent espérer retirer de leur participation à un projet d'investissement en infrastructures en Afrique, en Asie ou ailleurs. D'où l'idée d'offrir une panoplie de services couvrant le plus possible de positions clés dans la chaîne de valeur, d'où la génération de la COIDIC réunissant une variété d'actionnaires – donc de compétences – embrassant toutes les activités concernées y compris celles organisant le financement, mais aussi son remboursement par l'exploitation et l'entretien des infrastructures, ergo le passage des contrats de type EPC aux contrats de type BOT (*Build Operate Transfer*), aux partenariats public-privé, aux concessions...

Figure 1. – Contrats clés en main pour des infrastructures réalisées entre 2003 et 2018



Sources : *Annuaire statistique de Chine*, diverses années, diverses pages (<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsjs/>).

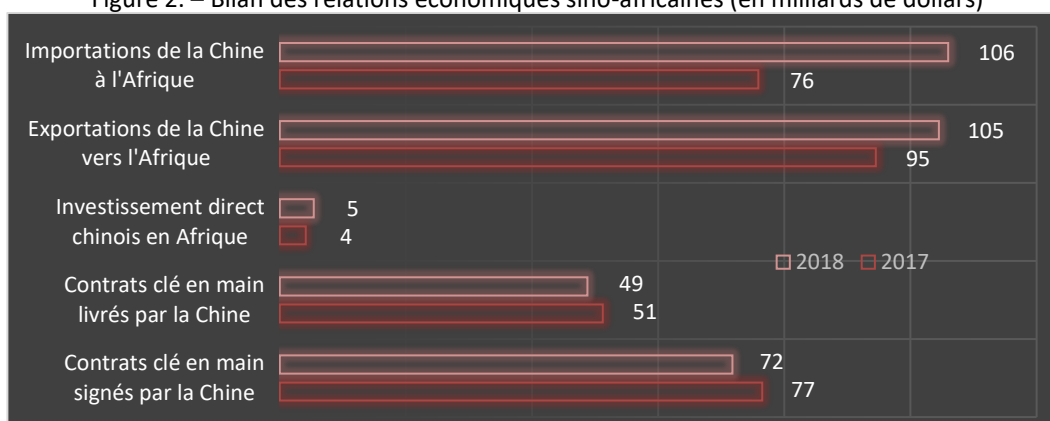
Nous avons déjà montré, dans le cas de la phase II du projet de port Kribi au Cameroun, que la CHEC (la China Harbour Engineering Co est une entreprise chinoise spécialisée dans la construction des ports) avait imposé sa participation à la gestion du terminal à conteneurs pour s'assurer que ses intérêts – et ceux de l'ExIm Bank ayant financé le projet à 85% – étaient préservés⁴. Le contrat de base restait néanmoins un contrat d'EPC avec financement ; de ce fait, la participation de la CHEC à la gestion de la concession obtenue par Bolloré et CMA-CGM était d'importance organisationnelle limitée. Néanmoins, la solution adoptée à Kribi

⁴ Thierry Pairault, *Kribi : Bolloré, CMA-CGM & CHEC*, document de travail de l'ACE, 29 décembre 2018, <https://pairault.fr/sinaf/index.php/15-references/1592-kribi-bollore-cma-cgm-chec>.

constituait une évolution assez considérable pour que l'administration chinoise puisse la donner en 2018 en exemple des procédés que les entreprises pourraient employer. La COIDIC offre une solution encore plus avancée, mais limitée aux quelques entreprises ayant accepté de se regrouper. Est-il possible de multiplier ce genre de montage toujours avec la participation d'un financier comme le CAD Fund ?

Si cette solution était effectivement généralisée, le bilan que l'on peut dresser des présences chinoises en Afrique pourrait être bousculé. Aujourd'hui, cette présence est essentiellement commerciale (marchandises importées et exportées et services) et très accessoirement d'investissement (voir figure 2). En adoptant des contrats de type BOT et voisin en lieu et place de contrats de type EPC, les frontières de l'investissement changent. Aujourd'hui, les contrats clés en main ne relèvent en aucune façon d'un investissement chinois dans la mesure où les infrastructures construites sont remises dès leur achèvement au maître d'ouvrage, c'est-à-dire au gouvernement africain seul et unique investisseur et propriétaire des infrastructures commandées – l'entreprise chinoise étant réglée soit directement par le maître d'ouvrage, soit par l'institution financière ayant soutenu le projet. En revanche, dès lors que le contrat implique que le prestataire chinois exploite et entretienne les infrastructures qu'il a fournies, la frontière entre services et investissement devient beaucoup plus floue et ce d'autant plus que les bénéfices que le prestataire va retirer de son engagement vont principalement résulter de l'exploitation de l'« investissement » qu'il aura réalisé en concevant, équipant, finançant et construisant ces infrastructures. Ajoutons qu'en période de forte concurrence (chinoise ou non), il devient possible de minorer considérablement les bénéfices obtenus lors de la première phase pour emporter le marché en escomptant qu'une bonne gestion au cours de la seconde phase permettra de rentrer dans ses fonds tout en recueillant des bénéfices conséquents.

Figure 2. – Bilan des relations économiques sino-africaines (en milliards de dollars)



Sources : Base de données en ligne de la CNUCED, <https://unctadstat.unctad.org/>, MOFCOM <http://fec.mofcom.gov.cn/article/tjsj/tjgb/> et *Annuaire statistique de Chine* <http://www.stats.gov.cn/tjsj/nds/j/>.

Quelles sont les réalisations dont la COIDIC peut être créditée ? Le communiqué du MOFCOM reprenant l'article du *Rapporteur économique du 21^e siècle* cité par le MOFCOM fait référence

à une coopération avec « des développeurs de projets de renommée internationale tels que BlackRhino⁵, Africa50 Fund⁶ ou Eranove⁷ » sans qu'il nous ait été possible d'avérer la concrétisation de ces coopérations. En revanche, il fait aussi état d'un accord passé avec la Guinée qui est avéré et dont on notera qu'il est désigné comme un accord de coopération 合作协议 et non comme un protocole d'accord 谅解备忘录 comme le nomme le directeur de l'ACGP, Mamadi Thalès Condé, dans une interview du 12 décembre 2019 donné à la radio-télévision guinéenne (RTG)⁸. La différence est très significative dans la mesure où la seconde formulation souligne que les deux parties ne sont aucunement engagées par un tel accord sans compter que le directeur de l'ACGP ne semble y voir qu'un simple moyen pour mieux contrôler la définition des projets d'infrastructure menés avec la Chine. D'autres accords de ce type ont été signés en 2017 avec la Côte d'Ivoire, en 2018 avec Djibouti et en 2019 avec le Mozambique⁹. Quant au projet de zone économique spéciale [par la suite ZES] de Pointe Noire au Congo, il a été l'objet d'un accord-cadre 框架协议 signé le 5 septembre 2018. Cette ZES fait partie d'un vaste programme de quatre ZES décidé en 2013 sous l'influence des expériences chinoise, singapourienne et mauricienne la Chine, à savoir : la zone de Ouessou, au bord de la Sangha, le duo Oyo-Ollombo, au bord de l'Alima, la zone de Brazzaville, au bord du fleuve Congo, et le zone de Pointe Noire, au bord de l'Océan Atlantique. Le développement des deux premières zones aurait été confié à un groupe public singapourien – Surbana Jurong¹⁰ – tandis que celui de la ZES de Brazzaville serait revenu à un consortium français composé de Quantic, Bain France, Gide et Egis et celui de la ZES de Pointe Noire était concédé à « La Chine ». Nous disons à « la Chine », car l'article de He Wenping ne nomme pas la COIDIC

⁵ BlackRhino est une entreprise sud-africaine établie à Johannesburg dont le quartier général serait à Maurice et qui aurait des agents au Sénégal, au Nigéria, en Éthiopie et à Djibouti. Elle s'impliquerait essentiellement dans le développement et le financement de projets d'infrastructure (télécommunications et énergie). Son site <https://blackrhinogroup.com> ne semble pas actualisé depuis 2017 et annonce trois projets : le projet énergétique de Qua Iboe (Nigéria), le projet d'énergie solaire de Kano (Nigéria) et le projet de gazoduc de la Corne de l'Afrique (Djibouti et Éthiopie).

⁶ Créée en 2015 à Casablanca, Africa50 est une plate-forme marocaine d'investissement dans les infrastructures développant et investissant dans des projets bancables. Elle est impliquée dans des projets d'infrastructures énergétiques et de transports au Nigéria, en Égypte, au Sénégal, au Cameroun, au Rwanda et dans les deux Congo – pour les citer dans l'ordre de son site <https://www.africa50.com/fr/secteurs-et-projets>.

⁷ Eranove est un groupe français sexagénaire issu du groupe Bouygues et racheté par le groupe panafricain Emerging Capital Partners (un fonds de capital-investissement) ; il est implanté principalement en Afrique francophone et spécialisé dans les infrastructures d'accès à l'eau et à l'électricité. Ces deux principaux actionnaires actuels sont Emerging Capital Partners (53,3%) et AXA (17,8%). Son site est à <https://www.eranove.com>.

⁸ L'interview, très brève, peut être écoutée dans un reportage de la RTG qui peut être consulté à <https://www.youtube.com/watch?v=9ugdTNSdwXo&feature=youtu.be&t=736>.

⁹ 非洲 EPC 退潮的信号 [EPC en Afrique, signes de reflux], 21 mars 2019, http://www.ahicc.org/content.aspx?type_id=112&type_ids=93&id=7892.

¹⁰ Surbana Jurong résulte de la fusion de deux entités publiques singapouriennes ; elle est actionnaire (20%) de la CITICC (Africa) Holding Ltd qui est un fonds d'investissement de 300 millions de dollars créé par l'International Financing Company (IFC) – membre du groupe Banque mondiale – et de la CITIC Construction Co., Ltd, une entreprise publique chinoise (Hong Kong) de travaux publics – membre du groupe CITIC.

et présente cette participation chinoise non comme le résultat d'une stratégie entrepreneuriale, mais bien plutôt comme une décision nationale¹¹. Quoi qu'il en soit, il semblerait aujourd'hui que des quatre ZES initialement prévues, seule celle de Pointe Noire ait commencé à voir le jour après que les premiers travaux aient été suspendus début 2019 puis relancés fin 2019 une fois qu'il a été mis fin aux démêlés entre le Congo-Brazzaville, le FMI, la Chine et la France¹².

Nous n'avons pas pu consulter – s'il existe toujours – le site de la COIDIC¹³, seule sa page Facebook, très peu active, est accessible¹⁴.



DOCUMENT PUBLIÉ PAR LE MOFCOM

La Société chinoise de développement et d'investissement des infrastructures à l'étranger a signé un accord de coopération avec le bureau de la Présidence chargé de l'Administration de contrôle des grands projets en Guinée

Bureau économique et commercial de l'ambassade de Chine en Guinée, le 14 décembre 2019
<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/k/201912/20191202922150.shtml>.

Dans ce document apparaissent un certain nombre de redites ; nous les avons conservées. Certains passages sont si longs que leur traduction devient forcément maladroite et lourde quand le texte original lui-même n'en devient pas difficilement compréhensible ; aussi avons-nous dû parfois en aménager la traduction pour qu'ils puissent rester lisibles tout en restant fidèle au sens. Les crochets [...] encadrant un texte signalent une indication fournie par le traducteur.

Le 13 décembre 2019, la chaîne de télévision nationale guinéenne RTG a rapporté au Journal de 20h30 heure locale, qu'au matin du 12 décembre, une délégation de la Société chinoise de développement et d'investissement des infrastructures à l'étranger [China Overseas Infrastructure Development Investment Co., Ltd., par la suite COIDIC] en mission en Guinée, et le bureau de la Présidence guinéenne chargé de l'Administration de contrôle des grands projets [par la suite ACGP] avaient signé un accord de coopération.

¹¹ 贺文萍 [He Wenping], « 黑角：一个将“令人惊叹”的非洲版经济特区 » [Pointe Noire : Une version étonnante d'une ZES en Afrique], *中国与世界* [La Chine et le monde] 2017(5), p. 60-61.

¹² Voir la *Lettre du Continent*, 2019, n° 794, p. 7 ; 798, p. 7 et n° 810, p. 2.

¹³ À <https://www.coidic.com>.

¹⁴ À <https://www.facebook.com/China-Overseas-Infrastructure-Development-and-Investment-Corporation-172376853228112/>.

Après la cérémonie de signature, M. Mamadi Condé, directeur de l'ACGP, a été interviewé par la radio-télévision guinéenne [RTG]. Il a déclaré que, selon l'accord de coopération signé par les deux parties, l'ACGP transmettra à la COIDIC à l'avenir la liste des projets prioritaires identifiés par la Guinée. Après des études préliminaires menées par la partie chinoise, et après que les deux parties se soient accordées sur les grands projets, il reviendra à la COIDIC de les financer, de désigner une équipe ad hoc chargée de se rendre en Guinée pour établir un rapport de faisabilité et rédiger un rapport d'impact environnemental ainsi que préparer un avant-projet. Ensuite, pour aider la Guinée à mettre en place un financement, la COIDIC s'entremettra auprès d'autres institutions financières chinoises pour financer les projets bien conçus. Par ailleurs, afin de contrôler l'ampleur de la dette extérieure et d'introduire des modèles de gestion avancés, le gouvernement guinéen encourage fortement les entreprises chinoises à investir directement, à instaurer des contrats de BOT ou à former des partenariats public-privé [PPP] pour financer des projets de construction d'infrastructures en Guinée. La COIDIC pourra aider la Guinée à rédiger, négocier, évaluer techniquement les accords de franchise, les accords de PPP, les accords d'exploitation et de maintenance, les accords de service d'achat à long terme, etc. Dans l'ensemble, la coopération entre la COIDIC et l'ACGP et autres maîtres d'ouvrage institutionnels encouragera certainement la coopération entre la Chine et la Guinée dans le domaine de la construction d'infrastructures.

Le document du MOFCOM précise ici le rôle de l'ACGP (planification préliminaire et coordination des grands projets guinéens ; contrôle de la qualité des projets) puis présente le COIDIC.

La COIDIC, a été créée le 7 septembre 2016. Elle est actuellement la plus grande plate-forme chinoise de développement d'infrastructures à l'étranger. Son capital social est 500 millions de dollars, elle est dirigée par le Fonds de développement Chine-Afrique [et six autres actionnaires, cf. *supra*] qui sont des entreprises de conception, de construction, d'investissement et d'exploitation d'infrastructures à grande échelle. Le président actuel est M. Zhou Chao, vice-président du Fonds de développement Chine-Afrique. [Le document du MOFCOM énumère ici à nouveau les actionnaires].

La COIDIC est une plate-forme spécialisée, adaptée au marché et internationale pour l'incubation de projets d'infrastructures à l'étranger. Son périmètre d'activité comprend principalement : planification de projet, conception, investissement, construction et autres services intégrés.

En Afrique, en couvrant progressivement les pays adhérents à la stratégie des nouvelles routes de la soie, grâce à une incubation préalable, de nombreux projets d'infrastructure sont passés du stade de la conception à celui d'une maturité telle qu'ils peuvent être financés, l'élimination des goulots d'étranglement du développement aidant ainsi à la construction des infrastructures en Afrique. Dans le même temps que sont mis en avant les atouts de la Banque chinoise de développement, du Fonds de développement Chine-Afrique et des autres

actionnaires, un soutien intellectuel et financier stable et à long terme est apporté aux entreprises chinoises qui participent à des projets d'investissement et de construction d'infrastructures à l'étranger.

Le niveau des infrastructures des pays en développement d'Asie, d'Afrique et d'Amérique latine est un facteur clé limitant leur développement économique et social ; la demande qui y est associée est également très forte. Les entreprises chinoises ont accumulé beaucoup d'expériences dans ce domaine et ont de grands avantages. Actuellement, elles manifestent toutefois des insuffisances dans le développement initial et un manque d'adéquation dans le processus de développement qui ont généralement entraîné une mise en œuvre limitée de projets malgré une forte demande.

En réponse à cette situation, s'inspirant du fonctionnement des cabinets de préparation d'avant-projet dans le monde, le Fonds de développement Chine-Afrique s'est allié avec les actionnaires fondateurs excellant dans leurs secteurs respectifs pour financer la création d'une plate-forme dédiée à l'investissement, l'exploitation et le développement de projets sur les marchés émergents. Ainsi, un grand nombre de projets sur le marché ont été mûris de telle sorte qu'ils puissent bénéficier d'investissement et de financements et par suite garantir à la source que chaque entreprise actionnaire de la plate-forme puisse obtenir de la plate-forme un apport régulier de qualité en projets et en tirer continûment des bénéfices.

Le document du MOFCOM donne ici l'adresse du service à contacter et précise les domaines d'intervention en Afrique connus comme les « 3+1 », soit trois secteurs et une activité : 1) Énergie et électricité (production, transport, distribution) ; 2) Transport (aéroports, ports, autoroutes, chemins de fer) ; 3) Telecom + Infrastructure urbaine ; 4) Parcs industriels.

En avril 2017, la COIDIC a établi son siège africain à Johannesburg, la plus grande ville et le cœur économique de l'Afrique du Sud. Cet établissement marquait une étape importante dans l'internationalisation et l'indigénisation africaine [de la Chine] en jetant les bases d'un futur développement pragmatique et efficace des activités en Afrique.

Le Bureau économique et commercial de l'ambassade de Chine en Guinée, le 14 décembre 2019

Le communiqué du MOFCOM reprend ensuite un article paru dans le Rapporteur économique du 21^e siècle 21 世纪经济报道 le 30 décembre 2017 sous la plume de Zheng Qingting 郑青亭 dans lequel est reproduit un entretien avec le président de la COIDIC – Zhou Chao 周超 – <http://www.21jingji.com/2017/12-30/3MMDEzNzlfMTQyMjc3Mw.html>.

Entretien avec Zhou Chao, président de la COIDIC :

La première plate-forme de développement d'infrastructures à l'étranger s'est installée en Afrique du Sud pour aider les entreprises chinoises à s'associer précisément à des projets bien conçus.

Nous avons mis en place la stratégie des « 3 + 1 », nous avons signé des accords de développement avec les trois gouvernements du Congo-Brazzaville, de Madagascar et de la Côte d'Ivoire, et une organisation régionale pour l'Afrique orientale et australe (COMESA). En particulier au Congo-Brazzaville, la COIDIC a réalisé les travaux préliminaires pour le développement de la zone économique spéciale de Pointe-Noire : en prenant la valorisation de la zone comme assise, elle a développé systématiquement des infrastructures de soutien telles que l'électricité, le port et les services d'eau ».



Zhou Chao

La mise en œuvre progressive en Afrique du projet de connectivité des nouvelles routes de la soie, incite de plus en plus d'entreprises chinoises à vouloir y investir. Afin d'aider ces entreprises à s'associer à des projets bien conçus pouvant être financés, la première plate-forme chinoise de développement des infrastructures à l'étranger, la COIDIC, a vu le jour.

« On croit généralement que le manque de fonds est la principale raison du retard dans le développement des infrastructures africaines, mais à notre avis, la raison la plus certaine est le manque de projets bien conçus disposant de financement », nous a déclaré dans une interview exclusive Zhou Chao, vice-président du Fonds de développement Chine-Afrique et président de la COIDIC.

À cette fin, a-t-il souligné, la COIDIC tiendra compte des intérêts communs à la Chine et au pays hôte et prendra la durabilité financière comme guide pour méthodiquement et pleinement assurer l'incubation et la maturation des projets, non seulement pour résoudre les difficultés de financement de l'Afrique et des pays le long des nouvelles routes de la soie, mais aussi garantir un approvisionnement stable et continu de projets pour les entreprises chinoises participant à l'investissement et à la construction d'infrastructures à l'étranger.

La COIDIC a été lancée par le Fonds de développement Chine-Afrique [FDCA], une filiale de la Banque chinoise de développement ; elle a officiellement ouvert ses portes en septembre 2016. Les sept actionnaires fondateurs de la COIDIC sont la FDCA., la China Gezhouba Group Overseas Investment Corporation, la China Civil Engineering Group Co., la China Telecom

International Co., la Yangtze River Survey Planning and Design Research Co., la China Enfei Engineering Technology Co. et la Hebei Jiantou Energy Investment Co.

« Les infrastructures ont toujours été un domaine clé du développement pour le FDCA. La COIDIC elle-même est une tentative importante du FDCA pour améliorer ses modèles et développer des projets d'infrastructure à l'étranger », nous a déclaré Zhou Chao. Créé en juin 2007, le FDCA est le premier fonds chinois d'investissement en actions pour l'Afrique, avec pour un montant de dix 10 milliards de dollars américains.

La COIDIC dispose d'un capital total de 500 millions de dollars américains ; elle est le plus grand fonds au monde spécialisé dans les avant-projets de développement des infrastructures à l'étranger. Elle emprunte le modèle international dit du Développement-Transfert¹⁵ qui suppose que le financement d'un projet soit compensé par le cash-flow généré par ce projet afin d'atteindre un équilibre financier et de se développer durablement. Elle a deux sièges sociaux, un à Pékin et un en Afrique. Ce dernier a été créé en avril 2017 à Johannesburg, en Afrique du Sud.

LES TROIS GRANDS DOMAINES ET LA STRATÉGIE DES « 3 + 1 » MISE EN PLACE EN AFRIQUE

Q [le journaliste] : Quels sont les secteurs visés par la COIDIC ? Quels sont les critères d'élection des projets ?

R [Zhou Chao] : La COIDIC visera principalement l'électricité et l'énergie, les infrastructures de transport, les TIC et les infrastructures publiques urbaines. Ces trois domaines sont non seulement les goulots d'étranglement les plus importants pour le développement de l'Afrique, mais aussi les domaines où la commercialisation est hautement réalisable. Ils sont également étroitement liés à l'activité principale de chaque actionnaire dont ils peuvent pleinement en exploiter les compétences professionnelles.

En ce qui concerne les critères de sélection des projets, la COIDIC fonctionne de la même manière que les autres institutions ouvertes au marché, et respecte les trois principes cardinaux des projets : « importance stratégique, équilibre financier et développement durable de l'institution » et, en même temps, en tenant compte de ses effets d'entraînement pour l'économie et de ses bénéfices pour la société locale africaine, partant en promouvant la coopération économique et commerciale sino-africaine. Dans la pratique, on tiendra compte de la nature économique du projet, de l'offre sur le marché, du financement et des conditions de retrait du projet.

¹⁵ En chinois 开发-转让 (développement-transfert) ou 开发转让合同 (contrat de développement et transfert). Ces expressions sont principalement utilisées pour décrire des opérations de développement de technologies et de leur cession ainsi que des opérations de promotion immobilière, mais ne semblent pas, dans leur usage courant, être synonymes des différentes formes de BOT auxquelles la description qu'il en est donnée ici fait penser.

Q : Quels sont les atouts de la COIDIC ?

R : C'est d'abord les principaux atouts des actionnaires. Les sept actionnaires ont des atouts en matière de ressources gouvernementales, de fonds, d'expertise et de présence à l'étranger... qui peuvent se compléter dans leurs principaux domaines d'activité, ce qui peut fournir un solide soutien systémique au développement des activités de la COIDIC alors que les autres institutions internationales de même nature ne disposent pas des mêmes avantages.

Ensuite, ce sont des avantages financiers exceptionnels. Le montant total des fonds de la COIDIC est de 500 millions de dollars, ce qui la range parmi les plus grandes institutions mondiales pour le développement des infrastructures au monde en matière de capital. Elle est également le plus grand fonds chinois de développement spécial pour les infrastructures à l'étranger. Cette taille avantageuse a considérablement amélioré la capacité de la COIDIC à résister aux risques et a considérablement élargi ses domaines d'activité. Elle peut également s'impliquer dans le développement de projets transfrontaliers d'interconnexion régionale complexes et coûteux, améliorant ainsi considérablement sa propre compétitivité.

Q : Depuis la création du siège africain en Afrique du Sud en avril 2017, quels progrès la COIDIC a-t-elle réalisés ?

R : Sur la base des avantages endogènes de la COIDIC, nous proposons une stratégie innovante de « développement de systèmes pays » 国别系统开发¹⁶. Plus précisément, il s'agit de trouver des opportunités de projets dans le plan de développement économique et social d'un pays et de signer un accord global [一揽子协议 *package agreement*] avec le gouvernement pour le développement de projets connexes et pour mettre en œuvre les droits idoines pour la COIDIC dans le développement des projets.

Nous avons déjà mis en place la stratégie du « 3 + 1 » [voir *supra*] et avons signé des accords de développement avec les trois gouvernements du Congo-Brazzaville, de Madagascar et de la Côte d'Ivoire et une organisation régionale en Afrique orientale et australe (COMESA). Dans le cas du Congo-Brazzaville, la COIDIC a établi un avant-projet de développement de la zone économique spéciale de Pointe-Noire en prenant la valorisation de la zone comme assise, la COIDIC a développé systématiquement des infrastructures de soutien telles que l'électricité, le port et les services d'eau. Notre travail

¹⁶ Zhou Chao insiste sur le côté innovateur 我们创造性地提出 d'une stratégie qui de fait a été largement appliquée par les pays du Comité d'aide au développement de l'OCDE d'autant qu'elle aurait permis d'octroyer des aides liées aujourd'hui en principe bannies. Ailleurs, l'expression est traduite en anglais par *Sovereign Development Service* par la COIDIC elle-même ; ce choix n'est pas sans rappeler le choix de la Russie qui a créé une Agence internationale du développement souverain qui semble avoir des objectifs voisins de ceux de la COIDIC (https://ppp.gov.ph/wp-content/uploads/2019/08/UNESCAP_2ndMTNG_Session5-COIDIC.pdf).

a été hautement reconnu par les gouvernements chinois et congolais, et ce projet a été reconnu comme un projet phare de la coopération sino-africaine en matière de capacités de production.

En outre, nous avons signé des accords de développement conjoints avec des développeurs de projets de renommée internationale tels que BlackRhino, Africa50 Fund ou Eranove afin de promouvoir activement de grands projets d'infrastructure tels qu'une centrale au gaz au Nigéria et une ligne de transport et de transformation d'électricité entre la Zambie et le Mozambique.

Q : Les 500 millions de dollars sont-ils d'ores et déjà disponibles ? Comment la COIDIC l'entreprise coopérera-t-elle avec ses actionnaires pour pénétrer le marché africain des infrastructures ?

R : Pour l'instant, la première phase de financement de 230 millions de dollars est achevée. Pour promouvoir ses activités, la COIDIC utilisera pleinement les avantages qu'offrent la chalandise et l'expertise en matière d'investissement, de financement, de planification, et de construction de chacun de ses d'actionnaires. Également, nous accueillons résolument toute discussion en vue d'une coopération avec d'autres sociétés du secteur des infrastructures, ainsi qu'avec des sociétés africaines locales et des sociétés internationales, afin de partager pleinement nos atouts et en tirer des bénéfices mutuels. Nous sommes confrontés à un énorme marché africain et même aux nouvelles routes de la soie. Il est difficile pour la COIDIC seule de couvrir une zone aussi large, même en se limitant aux pays les plus importants. C'est après de nombreuses années d'essor, que nos actionnaires ont pu s'implanter en Afrique et dans les pays le long des nouvelles routes de la soie. Ce n'est qu'en s'appuyant sur leurs réseaux que la COIDIC pourra obtenir plus de résultats avec moins d'efforts.

LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE BIEN CONÇUS EN AFRIQUE SONT GRAVEMENT SOUS-APPROVISIONNÉS

Q : Quelle est l'importance des besoins en infrastructures de l'Afrique ? Qu'est-ce qui en empêche la satisfaction ?

R : Lutter contre la pauvreté et réaliser une industrialisation basique sont les objectifs prioritaires du développement de la plupart des pays d'Afrique ; l'arriération infrastructurelle est actuellement le principal goulot d'étranglement empêchant d'atteindre ces objectifs. La Banque mondiale estime que pour atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement énoncés par les Nations Unies, l'Afrique devrait dépenser cent milliards de dollars pour le financement de ses infrastructures, alors que l'investissement annuel effectif n'en atteint pas la moitié. On pense généralement que le manque de financement est la principale raison de ce retard, mais à notre avis, la raison la plus critique est le manque de projets bien conçus disposant d'un financement.

En Afrique comme dans d'autres régions en développement, l'offre de projets d'infrastructure bien conçus est gravement insuffisante. La raison en est principalement la grave pénurie d'institutions et de fonds axés sur le développement d'avant-projet. Le coût des avant-projets est si énorme que les entreprises ordinaires ne peuvent le supporter. Des études montrent que le coût d'un avant-projet peut atteindre de 5% à 10% de l'investissement total ; en même temps, il faut de trois à six ans en Afrique pour incuber un projet de sa planification à la réunion des financements. L'élaboration d'un avant-projet est risquée ; après avoir investi beaucoup de compétences humaines, de ressources matérielles et de temps pour effectuer des études de planification et de faisabilité préliminaires, le projet peut se révéler techniquement et économiquement irréalisable, les autorisations légales nécessaires peuvent manquer, les financements ne peuvent être mis en œuvre, etc. [Ou encore,] le projet n'a pas pu être lancé ou a dû être interrompu ou suspendu. Les risques liés à l'établissement d'avant-projet rendent très difficile la participation des entreprises ordinaires.

À l'heure actuelle en Afrique, il n'y a qu'une dizaine de structures notables pour se charger d'élaborer des avant-projets. Elles ont été créées par des gouvernements ou des organisations multilatérales régionales, des filiales de banques multilatérales de développement ou des institutions privées... [toutes ces structures] sont généralement trop petites pour couvrir tous les aspects, et le total des fonds consacrés chaque année à des avant-projets est loin de répondre à la demande africaine. Les organisations multilatérales internationales et africaines ont prévu de grandioses plans de développement des infrastructures en Afrique, mais en raison du manque d'investissement dans l'élaboration des avant-projets, la plupart de ces plans sont difficiles à mettre en œuvre.

Q : Quels sont les pays africains les plus susceptibles d'accepter le modèle PPP pour des projets d'infrastructure ?

R : Ces dernières années, afin d'accélérer le développement économique des pays africains, l'accent a été de plus en plus mis sur la connectivité tant et si bien qu'un consensus s'est dégagé pour accélérer la construction des infrastructures. Avec l'avancement de l'industrialisation de l'Afrique, afin de réduire la charge financière, la plupart des gouvernements africains ouvrent progressivement à l'investissement les secteurs de l'énergie, des transports et des services urbains, permettant aux investisseurs privés d'entrer à travers de multiples modèles de financement tels que BT, BOT, BOOT sans compter les partenariats public-privé (PPP). Selon Deloitte, en Afrique, le nombre de grands projets de partenariat public-privé est passé de 14 en 2013 à 26 en 2014, soit respectivement de 4,3% à 10,1% du nombre de grands projets de construction d'infrastructures. Les entreprises chinoises d'ingénierie se saisissent largement de cette

opportunité pour participer à des projets PPP, et pour passer de la seule exportation de main-d'œuvre à l'exportation combinée de main-d'œuvre, de capitaux, de technologies, de normes ainsi qu'à la gestion ; c'est la voie obligée pour accélérer notre expansion à l'étranger et pour nous améliorer.

DE « EPC + F » À L'INTÉGRATION DE L'INVESTISSEMENT, DE LA CONSTRUCTION ET DE LA GESTION

Q : Quels sont les défis et les risques actuels auxquels sont confrontées les entreprises chinoises qui investissent en Afrique ?

R : Cela ne présente pas seulement des défis objectifs. Premièrement, la plupart des pays africains ont des infrastructures médiocres, des fondations industrielles faibles et des installations de soutien industriel insuffisantes ; là où les infrastructures exigent des investissements initiaux importants et à long terme, les investissements d'une entreprise seule sont souvent confrontés à des risques plus importants. Deuxièmement, l'environnement financier de l'Afrique, en particulier le financement de l'investissement est immature. Certains pays habitués à divers types d'assistance ne comprennent toujours pas les modes de financement des projets d'infrastructure. Troisièmement, les lois et règlements locaux ainsi que les politiques afférentes aux infrastructures sont susceptibles de changer avec la conjoncture politique provoquant des discontinuités ou un suivi insuffisant.

Dans le même temps, il existe des défis subjectifs. Premièrement, les entreprises chinoises n'ont pas suffisamment d'expérience pour s'internationaliser. Elles manquent d'expérience en matière d'investissement et d'expérience de gestion à l'étranger, elles manquent aussi d'un personnel qui comprenne à la fois les technologies, les pratiques commerciales et les langues. Deuxièmement, à l'heure actuelle, les entreprises chinoises qui s'internationalisent participent principalement à des projets d'ingénierie à travers des contrats d'EPC, mais participent rarement aux opérations aux deux extrémités de la chaîne de mise en œuvre. Elles se situent depuis longtemps au bas de la chaîne de valeur des projets d'infrastructure à l'étranger. Or, une compétition sans merci réduit progressivement les bénéfices des contrats de projet. Troisièmement, les entreprises chinoises ont une compréhension biaisée des lois, de la fiscalité, des systèmes institutionnels et des concepts culturels des pays où elles investissent, en outre leur compréhension superficielle des règles internationales n'est pas propice aux investissements.

Q : Comment prévoir les changements de la demande africaine en investissements infrastructurels ? Qu'advient-il de la part des entreprises chinoises sur le marché africain des infrastructures ?

R : L'Afrique a un énorme potentiel de développement et la tendance au développement à long terme de l'Afrique n'a pas changé. Ces dernières années, les pays africains se sont généralement attachés à accélérer leur processus d'industrialisation et à rechercher un développement souverain et durable. Avec les progrès de l'industrialisation et de la connectivité régionale de l'Afrique, l'aviation régionale, les routes, les chemins de fer, les ports, l'électricité, les télécommunications et autres domaines ont un besoin urgent de se développer, mais le grand déficit de financement rend nécessaire d'attirer d'importants capitaux étrangers. Dans le secteur de l'électricité, la capacité électrique installée totale de l'Afrique en 2016 était d'environ 146 millions de kilowatts, soit 10,7% de celle de la Chine. La plupart des pays souffrent d'une pénurie extrême d'électricité. Plus de 70% de la population de 27 pays d'Afrique subsaharienne n'ont pas d'accès à l'électricité. Dans certains pays, la structure du réseau électrique est irrationnelle et les centrales électriques de base manquent.

Dans le domaine des transports, il y a environ 6,84 km de routes pour 100 km², soit seulement un tiers de l'Asie. Il y a environ 35,5 km de voies ferrées pour 10 000 km², soit environ 6% de la densité ferroviaire européenne. L'aviation régionale ne représente que 3% du marché mondial. Le débit portuaire de conteneurs au cours des dix dernières années n'a représenté que 0,6% à 0,85% du total mondial. Dans le même temps, le niveau du secteur du transport des marchandises se classe parmi les plus bas du monde et doit être développé d'urgence. Nous estimons qu'au cours des cinq prochaines années, les pays africains favoriseront activement le renforcement des infrastructures et des capacités industrielles, aussi les besoins de financement devraient atteindre 1,4 billion de dollars.

Les infrastructures sont un domaine important pour la coopération économique et commerciale sino-africaine. Dans le passé, les entreprises chinoises ont principalement participé à la construction d'infrastructures en Afrique sous la forme de contrat d'EPC avec financement. L'Afrique est pour la Chine le deuxième plus grand marché pour les contrats d'EPC à l'étranger. À l'avenir, nous prévoyons que les entreprises chinoises participeront de plus en plus au marché africain grâce à un nouveau modèle d'intégration commerciale comme investisseur, constructeur et opérateur. Ce n'est pas uniquement un choix passif pour faire face à des pays africains minés par le lourd fardeau de la dette publique et des investissements en dette souveraine, mais c'est aussi un choix actif pour les entreprises chinoises d'ingénierie à forfait traditionnelles pour se transformer, se moderniser et affronter la concurrence internationale. La coopération sino-africaine en matière d'investissement dans les infrastructures a de larges perspectives d'avenir, dans ce processus de transformation et de modernisation, nous avons des raisons de croire que la COIDIC jouera un rôle clé et irremplaçable.