



Les entreprises publiques chinoises sont des acteurs de premier plan dans environ 78 ports répartis dans 32 pays africains, que ce soit en tant que constructeurs, financiers ou opérateurs. Les implantations portuaires chinoises sont concentrées en Afrique de l'Ouest, avec 35 ports, contre 17 en Afrique de l'Est, 15 en Afrique australe et 11 en Afrique du Nord.

Avec un total de 231 ports commerciaux en Afrique, les entreprises chinoises sont présentes dans plus d'un quart des plaques tournantes du commerce maritime africain. Cette présence est nettement plus importante que partout ailleurs dans le monde. À titre de comparaison, l'Amérique latine et les Caraïbes accueillent 10 ports construits ou exploités par la Chine, tandis que les pays asiatiques en accueillent 24.

*Les entreprises chinoises sont implantées dans plus d'un quart des plateformes de commerce maritime africaines, faisant de l'Afrique la région du monde où elles sont le plus présentes.*

Dans certains sites, les entreprises chinoises maîtrisent l'ensemble du processus de développement portuaire, du financement à la construction, en passant par l'exploitation et l'actionnariat. De grands conglomérats comme China Communications Construction Corporation (CCCC) remportent des contrats en tant que maîtres d'œuvre et confient des contrats de sous-traitance à des filiales comme China Harbor Engineering Company (CHEC). C'est ce qui s'est passé dans l'un des ports les plus actifs d'Afrique de l'Ouest, le Lekki Deep Sea Port, au Nigeria. CHEC y a réalisé la construction et l'ingénierie, a obtenu un prêt de la Banque chinoise de développement (CDB) et pris une participation financière de 54 % dans le port qu'elle exploite sur la base d'un bail de 16 ans.

Pour chaque dollar investi dans les ports, la Chine gagne jusqu'à 13 dollars en recettes commerciales. Une entreprise titulaire d'un contrat de location-exploitation ou d'un accord de concession tire non seulement les avantages financiers de tous les échanges commerciaux transitant par ce port, mais peut également en contrôler l'accès. L'opérateur détermine l'attribution des quais, accepte ou refuse les escales et peut offrir des tarifs et des services préférentiels pour les navires et les cargaisons de son pays. Le contrôle des opérations portuaires par un acteur extérieur soulève donc des préoccupations évidentes en matière de souveraineté et de sécurité. C'est pourquoi certains pays interdisent les opérateurs portuaires étrangers pour des raisons de sécurité nationale.

Des entreprises chinoises détiennent des concessions d'exploitation dans 10 ports africains. Malgré les risques de perte de contrôle, la tendance sur le continent est à la privatisation des opérations portuaires pour une meilleure efficacité. On estime que les retards et la mauvaise gestion des ports africains augmentent les coûts de manutention de 50 % par rapport aux taux mondiaux.

Un autre risque lié au développement portuaire de la Chine en Afrique est la possible réaffectation des ports commerciaux à des activités militaires. Le développement par la Chine du port de Doraleh à Djibouti, longtemps présenté comme une entreprise purement

commerciale, a été étendu pour accueillir une installation navale en 2017. Il est ainsi devenu la première base militaire chinoise connue à l'étranger deux mois après l'ouverture du port principal. Il existe de nombreuses spéculations selon lesquelles la Chine pourrait reproduire ce modèle pour de futurs aménagements de bases militaires ailleurs sur le continent.

Cela soulève des inquiétudes quant aux objectifs géostratégiques plus larges de la Chine avec le développement de son port et alimente l'aversion largement répandue des Africains à être entraînés dans des rivalités géostratégiques. Les Africains sont également de plus en plus réticents à l'idée d'accueillir davantage de bases étrangères. Cela souligne l'intérêt croissant de l'Afrique et de la communauté internationale pour l'examen des scénarios de développement portuaire et de bases militaires à double usage de la Chine.

## LA LOGIQUE DE LA STRATÉGIE PORTUAIRE DE LA CHINE

Les priorités stratégiques de la Chine concernant les ports étrangers sont définies dans les plans quinquennaux de la Chine. L'actuel plan quinquennal (2021-2025) parle d'un « cadre de connectivité de six corridors, six routes et plusieurs pays et ports » pour faire avancer la construction de la « Nouvelle route de la soie ». Notamment, trois de ces six corridors traversent l'Afrique pour aboutir en Afrique de l'Est (Kenya et Tanzanie), en Égypte et dans la région de Suez, ainsi qu'en Tunisie. Cela renforce le rôle central que joue le continent dans les ambitions mondiales de la Chine. Le plan expose une vision visant à faire de la Chine « une puissance maritime », dans le cadre de son rajeunissement en tant que grande puissance.

Un terme non officiel qui apparaît souvent dans les analyses stratégiques chinoises est celui de « point fort stratégique à l'étranger » (haiwai zhanlue zhidian ; 海外战略支点), parfois appelé « point fort stratégique maritime ». Il s'agit de ports étrangers présentant une valeur stratégique et économique particulière et accueillant des terminaux et des zones commerciales exploités par des entreprises chinoises. Les ports dans lesquels les entreprises chinoises détiennent des intérêts financiers offrent un effet de levier similaire sur les opérations portuaires.

*La dépendance à l'égard des infrastructures d'exportation chinoises permet aux pays africains de soutenir les intérêts mondiaux de la Chine.*

L'accent mis par la Chine sur le développement des ports africains a été facilité par la stratégie du « Go Out » ou stratégie de mondialisation (zouchuqu zhanlue ; 走出去战略), une initiative gouvernementale visant à fournir un soutien de l'État - y compris des subventions massives - aux entreprises publiques afin qu'elles conquièrent de nouveaux marchés, en particulier dans les pays en voie de développement. La Nouvelle Route de la Soie, (également connue sous le nom de « Belt and Road Initiative » ou « Initiative Route et Ceinture ») - l'effort mondial pour relier de nouveaux corridors commerciaux à son économie - est pour la Chine un produit de la stratégie « Go Out » également appelée stratégie de mondialisation.

L'Afrique a été un élément central de cette stratégie de mondialisation, où les infrastructures portuaires ont constitué un obstacle majeur à l'expansion du commerce entre l'Afrique et la Chine. Les importantes subventions du gouvernement chinois et son soutien politique ont encouragé les affréteurs et les constructeurs de ports chinois à s'implanter sur le continent. Ils ont bénéficié des liens solides entre les gouvernements et les partis que la Chine a cultivés au fil du temps. Au final, l'Afrique est devenue très attrayante pour les entreprises publiques chinoises, malgré les nombreux risques liés aux activités commerciales sur le continent.

La stratégie de développement portuaire de la Chine a également permis de relier les 16 pays enclavés d'Afrique grâce à des infrastructures de transport terrestre construites par la Chine, facilitant ainsi l'acheminement des marchandises et des ressources vers le marché et vice-versa. Tous ces projets d'interconnexion contribuent à façonner l'Initiative Route et Ceinture.

Les entreprises chinoises ont également profité des opportunités d'exportation de leurs technologies et de leur expertise. Elles se sont positionnées comme des acteurs dominants dans la construction d'infrastructures d'exportation dont les pays africains sont devenus de plus en plus dépendants pour faire du commerce extérieur. La Chine en a tiré des bénéfices politiques. Comme le dit un haut diplomate de l'Union africaine, « la dépendance de l'Afrique à l'égard des infrastructures d'exportation chinoises rend les pays africains enclins à soutenir les intérêts mondiaux de la Chine et moins enclins à prendre parti contre elle ou à soutenir des sanctions ».

## ENGAGEMENT MILITAIRE

L'empreinte croissante de la Chine dans les ports africains favorise également les objectifs militaires chinois. Un grand nombre des 78 sites portuaires dans lesquels les entreprises chinoises sont implantées peuvent accueillir des navires de la marine de l'APL sur la base de leurs spécifications et des escales de la marine de l'APL. À titre d'exemple, la marine de l'APL a fait escale dans les ports africains suivants au cours des dernières années :

- Abidjan (Côte d'Ivoire)
- Gentil (Gabon)
- Casablanca (Maroc)
- Tamatave (Madagascar)
- Maputo (Mozambique)
- Tincan (Nigeria)
- Pointe-Noire (République du Congo)
- Victoria (Seychelles)
- Durban (Afrique du Sud)
- Simon's Town (Afrique du Sud)

Certains de ces ports ont également été le théâtre d'exercices militaires de l'APL. Il s'agit notamment des ports de Dar es Salaam (Tanzanie), Lagos (Nigeria), Durban (Afrique du Sud) et Doraleh (Djibouti). Ce dernier a donné lieu à des exercices avec l'Éthiopie, pays enclavé. Les troupes chinoises ont également utilisé des installations navales et terrestres pour certains de leurs exercices, notamment la base navale tanzanienne de Kigamboni, le centre d'entraînement militaire polyvalent de Mapinga et la base aérienne de Ngerengere, tous construits par des entreprises chinoises. L'école technique militaire d'Awash Arba a rempli une fonction similaire en Éthiopie, tout comme des bases dans d'autres pays.

Au total, l'APL a effectué 55 escales portuaires et 19 exercices militaires bilatéraux et multilatéraux en Afrique depuis 2000.

Au-delà des engagements militaires directs, les entreprises chinoises assurent la logistique militaire dans de nombreux ports africains. Par exemple, l'entreprise publique chinoise Hutchison Ports a obtenu une concession de 38 ans de la marine égyptienne pour exploiter un terminal à la base navale d'Abu Qir.

La question de savoir lequel de ces ports pourrait accueillir d'autres bases militaires chinoises, en plus de Doraleh à Djibouti, a fait l'objet de nombreuses spéculations et de nombreux débats. Bien que les données et les critères de décision disponibles soient limités, certaines mesures fournissent quelques indicateurs.

### *Au-delà des engagements militaires directs, les entreprises chinoises assurent la logistique militaire dans de nombreux ports africains.*

Comme on l'a vu dans le développement portuaire de Doraleh (où les entreprises chinoises détenaient 23 % des parts), la proportion de l'actionnariat chinois d'un port n'est pas un facteur décisif en soi. Néanmoins, il convient de noter que les entreprises chinoises détiennent plus de 50 % des parts dans trois ports d'Afrique de l'Ouest : Kribi, au Cameroun (66 %), Lekki, au Nigeria (52 %), et Lomé, au Togo (50 %).

L'engagement antérieur de l'APL est un autre facteur à prendre en considération. Sur les 78 ports africains dans lesquels des entreprises chinoises ont investi, 36 ont accueilli des escales de bâtiment ou des exercices militaires de l'APL. Cela prouve que ces ports possèdent les caractéristiques nécessaires pour accueillir des flottilles navales chinoises, ce qui en fait des candidats potentiels pour l'installation de futures bases navales de l'APL.

Cependant, tous n'ont pas les caractéristiques physiques requises pour accueillir des navires de l'APL. Il faut tenir compte de facteurs tels que le nombre de postes d'amarrage, la longueur et la taille des postes d'amarrage, ainsi que les capacités d'avitaillement, de ravitaillement et d'autres aspects logistiques.

Au-delà des spécifications physiques, il existe des considérations politiques telles que l'emplacement stratégique, la force des liens entre les partis d'un gouvernement et la Chine, son classement dans le système chinois de hiérarchisation des partenariats, son

appartenance au réseau de la Nouvelle route de la soie, et les niveaux d'investissements directs étrangers chinois et d'actifs chinois de grande valeur. La force et la capacité de l'opinion publique à influencer sur les décisions locales sont souvent ignorées, mais n'en sont pas moins importantes.

Pays	Ports	Participation des entreprises chinoises	Capacité prouvée d'accostage des navires de la marine de l'APL	Accueil des escales/exercices de l'APL	Portefeuille de prêts de la RPC (principaux secteurs)	Relations parti-parti avec la Chine
Afrique du Sud					6,9 milliards de dollars (énergie et transports)	Très étroites, historiques
	Durban		Non	Oui		
	Baie de Richards	Réparation de navires	Non	Oui		
	La ville de Simon		Non	Oui		
Algérie					40 millions de dollars (TIC)	Très étroites, historiques
	Alger	Conception, Financement, gestion	Non	Oui		
	El Hamdania	Financement, coentreprise avec l'autorité portuaire locale	Non	Non		
	Oran	Extension du terminal à conteneurs	Non	Non		
Angola					25 milliards de dollars (énergie et transports)	Étroites, historiques
	Cabinda	Financement et construction	Non	Non		
	Lobito	Financement et opérations	Non	Non		
	Luanda	Construction	Oui	Oui		
	Namibe	Améliorations	Non	Non		
Cameroun					5,9 milliards de dollars (transports et TIC)	Étroites
	Douala	Construction	Non	Oui		
	Kribi	Financement et construction. Partenaire minoritaire dans les opérations portuaires	Non	Non		
	Lolabé	Construction	Non	Non		

Pays	Ports	Participation des entreprises chinoises	Capacité prouvée d'accostage des navires de la marine de l'APL	Accueil des escales/exercices de l'APL	Portefeuille de prêts de la RPC (principaux secteurs)	Relations parti-parti avec la Chine
Cabo Verde	Mindelo	Financement et construction	Non	Oui	56,6 millions de dollars (TIC et industrie)	Modérées
Côte d'Ivoire	Abidjan	Financement/ construction/ expansion	Non	Oui	5,6 milliards de dollars (transports et énergie)	Modérées
Djibouti					952 millions de dollars (transports et TIC)	Modérées
	Damerjog	Financement, construction	Non	Non		
	Doraleh	Financement, construction, expansion pour un double usage, opérations	Oui	Oui		
	Djibouti City	Financement, construction	Non	Oui		
	Ghoubet	Construction	Non	Non		
	Tadjourah	Construction	Non	Non		
Égypte					5,4 milliards de dollars (secteur financier, administration publique et transports)	Étroites
	Abu Qir (Marine)	Bâtiment, gestion	Non	Oui		
	Alexandrie	Financement, gestion conjointe	Non	Non		
	El Dekheila	Opérateur principal	Non	Oui		
	Terminal à conteneurs de Port Saïd	Participation de 20 % dans un terminal	Non	Non		
Guinée équatoriale	Bata	Financement/ rénovation	Non	Non	5 milliards de dollars	Étroites
Erythrée	Massawa	Construction	Non	Non	711 millions de dollars (énergie et industrie)	Étroites

Pays	Ports	Participation des entreprises chinoises	Capacité prouvée d'accostage des navires de la marine de l'APL	Accueil des escales/exercices de l'APL	Portefeuille de prêts de la RPC (principaux secteurs)	Relations parti-parti avec la Chine
Gabon					899 millions de dollars (énergie et transports)	Étroites
	Gentil	Construction d'installations adjacentes et de plateformes de transport	Non	Oui		
	Libreville	Construction des infrastructures environnantes	Non	Non		
	Mole	Construction	Non	Oui		
	Owendo	Aucune données publiées	Non	Oui		
Gambie	Banjul	Construction, Financement	Non	Non	25,9 millions de dollars (TIC)	Modérées
Ghana					6,1 milliards de dollars (énergie et TIC)	Étroites, historiques
	Projet de port franc d'Atuabo	Construction	Non	Non		
	Jamestown	Construction	Non	Non		
	Sekondi-Takoradi	Construction, entretien	Non	Non		
	Tema	Financement, construction	Non	Oui		
Guinée					2,8 milliards de dollars (énergie et transports)	Approfondies depuis le coup d'État
	Boké	Financement, consortium de gestion conjointe	Non	Non		
	Conakry	Construction, expansion	Non	Non		
	Kamsar	En cours de négociation	Non	Non		
Guinée Bissau	Alto Do Bandim	Construction, Financement, exploitation	Non	Non	Pas de données	Étroites

Pays	Ports	Participation des entreprises chinoises	Capacité prouvée d'accostage des navires de la marine de l'APL	Accueil des escales/exercices de l'APL	Portefeuille de prêts de la RPC (principaux secteurs)	Relations parti-parti avec la Chine
Kenya					9,6 milliards de dollars (énergie et transports)	Très étroites
	Lamu	Construction	Non	Non		
	Mombasa	Construction de terminaux pétroliers et d'autres infrastructures.	Oui	Oui		
Madagascar		Construction			3,5 milliards de dollars	Étroites
	(Énergie et transports)	Étroites	No	Yes		
	Antsiranana	Pas d'enregistrement	Non	Oui		
	Tamatave	Construction	Non	Oui		
Mauritanie					749 millions de dollars (énergie et transports)	Étroites
	N'diogo	Construction	Non	Non		
	Nouadhibou	Construction, exploitation	Non	Oui		
	Nouakchott	Construction	Non	Oui		
Maurice	Port Louis	Construction d'une zone économique spéciale	Non	Oui	629 millions de dollars (transports, eau et assainissement)	Étroites
Maroc					1 milliard de dollars (énergie et transports)	Modérées
	Casablanca	Construction, exploitation portuaire	Non	Oui		
	Tanger-Méditerranée	Exploitation d'un terminal	Non	Oui		
Mozambique					2,4 milliards de dollars (transports et TIC)	Très étroites, historiques
	Beira	Rénovation et expansion.	Non	Non		
	Gaza	Construction d'un terminal	Non	Non		
	Maputo	Expansion du port.	Non	Oui		

Pays	Ports	Participation des entreprises chinoises	Capacité prouvée d'accostage des navires de la marine de l'APL	Accueil des escales/exercices de l'APL	Portefeuille de prêts de la RPC (principaux secteurs)	Relations parti-parti avec la Chine
Namibie	Walvis Bay	Construction	Oui	Oui	494 millions de dollars (Financement et transports)	Très étroites, historiques
Nigéria					9,6 milliards de dollars (transports et TIC)	Étroites
	Akwa-Ibom	Financement, construction, actionnariat	Non	Non		
	Apapa-Lagos	Financement, construction, actionnariat	Non	Oui		
	Bakassi	Financement, construction	Non	Non		
	Calabar	Financement, construction	Non	Non		
	Gelegele	Financement, construction	Non	Non		
	Lekki	Financement, construction, actionnariat, opérations	Oui	Oui		
	Île de Tincan		Non	Non		
République du Congo	Pointe Noire	Financement, construction, opérations, propriété	Non	Oui	2,5 milliards de dollars (énergie et transports)	Étroites
São Tomé and Príncipe	Fernão Dias	Financement, construction	Non	Non	Pas de données	Étroites
Sénégal	Saint Louis	Construction	Non	Oui	3,2 milliards de dollars (transports et TIC)	Étroites
Sierra Leone					749 millions de dollars (transports et TIC)	Modérées
	Johnson noir	Construction	Non	Non		
	Freetown	Construction	Non	Oui		
	Pepel	Propriété/entreprise commune	Non	Non		
Seychelles	Victoria	Services de fret	Oui	Oui	25 millions de dollars (industrie et transports)	Approfondies

Pays	Ports	Participation des entreprises chinoises	Capacité prouvée d'accostage des navires de la marine de l'APL	Accueil des escales/exercices de l'APL	Portefeuille de prêts de la RPC (principaux secteurs)	Relations parti-parti avec la Chine
Soudan					6,3 milliards de dollars (énergie et secteur financier)	Étroites
	Haidob	Construction, propriété partielle	Non	Non		
	Cheikh Ibrahim	Construction	Non	Non		
	Port Soudan	Construction	Non	Oui		
Tanzanie		Financement, construction, propriété			2,3 milliards de dollars (énergie, défense et TIC)	Très étroites, historiques
	Bagamoyo	En cours de négociation				
	Dar-es-Salaam	Construction, expansion	Oui	Oui		
	Maruhubi	Construction	Non	Non		
	Mtwara	Construction	Non	Non		
	Tanga	Construction	Non	Non		
Togo	Lomé	Construction, opérations	Non	Oui	906 millions de dollars (transports et TIC)	Étroites
Tunisie					129 millions de dollars (transports et TIC)	Étroites
	La Goulette	Don de matériel	Non	Oui		
	Rades	Plate-forme logistique	Non	Non		

