



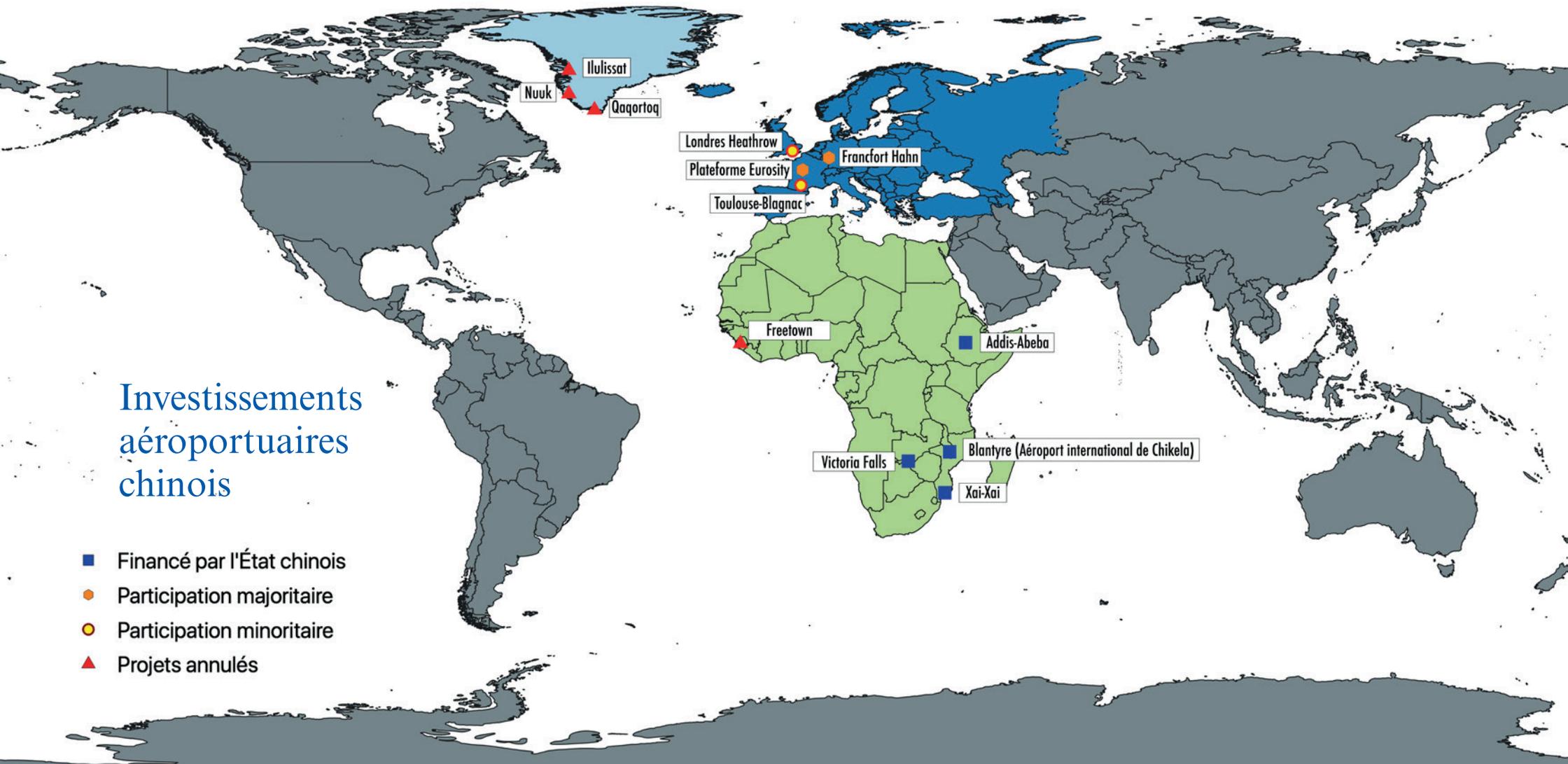
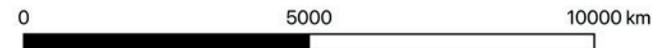
La note du CERPA



N°211

Chargés d'études Kevin Varnier et Eric Raharimbolamena

04 / 2019



Investissements aéroportuaires chinois

- Financé par l'État chinois
- Participation majoritaire
- Participation minoritaire
- ▲ Projets annulés



Les achats chinois d'aéroports dans le monde

Afin de réaliser ses ambitions économiques affichées en partie dans le cadre du développement des Nouvelles routes de la soie, la Chine rachète des infrastructures stratégiques en difficulté financière à des États étrangers. À l'instar du port du Pirée en Grèce qui a été racheté à hauteur de 67 % par le groupe chinois Cosco en 2016, ce type d'opérations s'étend aussi aux aéroports, ce qui suscite des inquiétudes mais aussi de l'intérêt de la part des acteurs publics et privés.

Des investissements chinois liés aux Nouvelles routes de la soie

En Europe, les fonds chinois visent des aéroports divers en terme d'importance du trafic aérien. Celui de Tirana est exclusivement détenu par le groupe *China Everbright Ltd.* C'est également une entreprise chinoise, *HNA Group Co.* qui possède celui de Francfort Hahn à hauteur de 82,5 % depuis 2017. En 2015, d'autres infrastructures aéroportuaires européennes sont sous le contrôle des capitaux chinois, notamment celles de Londres Heathrow, détenues par le fond souverain chinois *CIC* à hauteur de 10 %, et celles de Toulouse-Blagnac, où l'entrée au capital à hauteur de 49,9 % reste controversée en France. Par ailleurs, la *China Eastern Airlines* détient à hauteur de 8,8 % *Air France-KLM* dans le cadre d'une coopération entre les compagnies. La société franco-chinoise *SFECZ*, filiale du groupe chinois *Beijing Capital Land*, a racheté une piste de 3,5 km sur l'ancienne base américaine de Châteauroux, afin de développer la plate-forme *Eurocity*, qui vise à la coopération industrielle et commerciale entre la France et la Chine.

Le gouvernement chinois, via des consortiums, investit aussi dans des projets d'infrastructures en Afrique, dont plusieurs aéroports. Parmi ceux-ci, la Chine va développer celui de Xai-Xai, au Mozambique. Le Malawi a aussi conclu un accord pour la construction de l'aéroport de Chikela pour un montant de 285 M\$ octroyé par un prêt de la *Exim Bank of China*. Cette dernière a également accordé des financements pour agrandir l'aéroport de Victoria Falls au Zimbabwe pour 150 M\$ ainsi que de celui d'Addis-Abeba en Éthiopie pour 345 M\$. La construction a été respectivement effectuée par la *China Jiangsu Construction Corp* et la *China Communications Construction Company (CCCC)*.

Des réticences de plus en plus marquées face aux investissements aéroportuaires

En octobre 2018, le Sierra Leone a annoncé l'annulation de la création d'un nouvel aéroport qui devait être construit par la *China Railway Seventh Group* pour un coût de 318 M\$. « *Le gouvernement considère qu'il n'est pas rentable économiquement de poursuivre la construction d'un nouvel aéroport alors que l'actuel est gravement sous-utilisé* » a déclaré le ministère des transports pour justifier la cessation du projet¹. La stratégie de Pékin n'est pas sans susciter des inquiétudes. Les États contractent des prêts dont les montants sont difficilement remboursables comme le Sri Lanka qui a dû hypothéquer des actifs nationaux et concéder la gestion du port de Colombo pour 99 ans. En Zambie, la Chine est le 1^{er} investisseur étranger et détient environ 30 % de la dette du pays. Des rumeurs, démenties par le gouvernement, ont fait part d'une prise de contrôle par la Chine de l'aéroport de Lusaka en septembre 2018 pour compenser un défaut de remboursement partiel de la dette.

Lancée en janvier 2018, la Route polaire de la soie a pour but de développer la route commerciale passant par l'océan Arctique. Dans ce but, la *CCCC* a proposé au Groenland, de financer l'agrandissement de trois aéroports dont celui de la capitale Nuuk. En juin 2018, le gouvernement danois s'est opposé à la volonté du Groenland d'accueillir favorablement les capitaux chinois en raison d'une possible utilisation militaire de ces aéroports. Les inquiétudes des autorités danoises se sont jointes à celles des États-Unis qui ont une base aérienne à Thulé. Le projet d'investissement chinois a donc été annulé afin de pérenniser le contrôle du Danemark sur les infrastructures au Groenland².

La stratégie d'investissement de Pékin a pour cadre l'extension des Nouvelles routes de la soie qui ne passe pas seulement par les infrastructures portuaires mais aussi aéronautiques, ce qui témoigne d'une approche coordonnée. Ses méthodes sont contestées, notamment en Afrique, via l'idée du « piège de la dette ». Face à l'opportunité d'accroître leur ouverture à l'international, grâce au rôle d'interface des aéroports entre l'échelle régionale et internationale, les États de l'UE restent partagés face aux intérêts stratégiques et économiques de la Chine.

Ces propos ne reflètent que l'opinion de l'auteur.

1 S. Le Bezic, « La stratégie chinoise connaît ses premiers déboires en Afrique », *Le Monde*, 15/10/2018.

2 Yang Jiang, « China in Greenland : Companies, Governments, and Hidden Intentions? » *Danish Institute for international studies*, 26/10/2018.