

Les routes de la soie en Afrique de l'Est à l'ère de Xi Jinping : une volonté de contrôle ou une stratégie opportuniste ?

Successes and failures of the East African Silk Roads in the Xi Jinping era

Frédéric Lasserre et Olga Alexeeva

Numéro 72, 2024

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1114481ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Association d'Économie Politique

ISSN

0715-3570 (imprimé)

1710-7377 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lasserre, F. & Alexeeva, O. (2024). Les routes de la soie en Afrique de l'Est à l'ère de Xi Jinping : une volonté de contrôle ou une stratégie opportuniste ? *Revue Interventions économiques / Papers in Political Economy*, (72).

Résumé de l'article

L'Afrique figure de plus en plus comme élément central des projets dans le cadre des nouvelles routes de la soie, Belt and Road Initiative (BRI) lancée par la Chine en 2013. Ils ne constituent pas pour autant une posture radicalement nouvelle de la part de la Chine, qui avait déjà dans le passé promu une forte coopération économique, en particulier dans le domaine des infrastructures, avec nombre de pays africains. Ces projets suscitent, comme en d'autres régions, une certaine inquiétude des autres partenaires économiques des pays africains, alimentant l'hypothèse de la constitution d'un « collier de perles » stratégique. Loin des clichés alarmistes ou euphoriques, l'analyse montre que les grands projets d'infrastructures portuaires et ferroviaires chinois en Afrique orientale connaissent parfois des succès, parfois des échecs.

© Frédéric Lasserre et Olga Alexeeva, 2024



Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>



72 | 2024

Enjeux et stratégies en Indo-Pacifique : entre rivalité et coopération

Sous la direction de **Éric Boulanger** et **Éric Mottet**

Les routes de la soie en Afrique de l'Est à l'ère de Xi Jinping : une volonté de contrôle ou une stratégie opportuniste ?

Successes and failures of the East African Silk Roads in the Xi Jinping era

Frédéric Lasserre et Olga Alexeeva

01. Introduction

- 1 Après l'arrivée au pouvoir de Xi Jinping, la coopération Chine-Afrique de l'Est s'est intensifiée et s'est élargie à d'autres domaines que l'exploitation des ressources naturelles et la construction d'infrastructures, même si ces dimensions sont demeurées très fortes dans les relations économiques sino-africaines.
- 2 Selon certains auteurs, les activités chinoises en Afrique, marquées par l'essor de nombreux projets de développement de corridors de transport et d'infrastructures portuaires, peuvent de plus en plus être interprétées comme l'expression d'un nouvel impérialisme économique qui entraîne les pays africains dans le piège d'un endettement hors de contrôle (Mustapha et Prizzon 2018 ; Su 2017). D'autres soulignent les limites de ce concept de « piège de la dette »¹ tout en mettant en garde contre l'inflation de projets coûteux et pas toujours bien adaptés (Brautigam 2020 ; Carmody 2020 ; Pairault, 2022), a fortiori s'ils s'inscrivent dans le cadre du projet que nourrirait la Chine d'édifier un « collier de perles » portuaire visant à contrôler les activités maritimes de l'Inde (Casaboyo Mallol 2014 ; Butt *et al.* 2021). D'autres enfin soulignent le nécessaire investissement dans les infrastructures, mais la difficile planification de nombreux projets (Lakmeharam *et al.* 2020).
- 3 S'il est indubitable que la Chine a cherché à renforcer sa coopération économique avec l'Afrique, peut-on pour autant déduire des projets d'infrastructures portuaires et ferroviaires en cours qu'ils traduisent une volonté chinoise d'asseoir un contrôle, par

projets interposés, des interfaces portuaires et des corridors ferroviaires africains ? Peu d'études se sont penchées de manière systématique sur la dynamique des projets portuaires confiés à des entreprises chinoises en Afrique ; encore moins a tenté de faire le lien avec les projets ferroviaires de la façade africaine de l'océan Indien où se développerait le volet africain du « collier de perles ». Une analyse exploratoire est donc proposée ici, reposant sur l'exploitation de rapports gouvernementaux ou d'ONG, articles scientifiques et articles de presse, afin de souligner le caractère plutôt opportuniste des projets chinois, loin de l'image de vision centralisée aux objectifs très politiques que l'on prête volontiers aux nouvelles routes de la soie. La base documentaire de l'article repose sur la recherche systématique d'informations sur les projets portuaires et ferroviaires en Afrique de l'Est dans des revues professionnelles, *RailFreight*, *International Railway Journal*, *Railways Africa Magazine*, *Railway Gazette International*, *Rail Group News*, *Journal of Commerce*, *Maritime Magazine*, *PortNews*, *Sea Trade Maritime*, et dans des sources analysant les montages financiers de projets d'infrastructures comme AidData.

- 4 L'expansion chinoise en Afrique de l'Est est un phénomène multidimensionnel dont les différents aspects ont fait l'objet d'analyses inspirées des différentes théories des relations internationales, chaque approche ayant ses forces et ses limites inhérentes. Parmi ces cadres théoriques, le plus fréquemment mobilisé est celui du *soft power*, ou pouvoir d'influence.
- 5 Le *soft power*, ou encore en français le pouvoir d'influence (Foucher, 2013) se définit par la capacité d'un État à influencer et à orienter les relations internationales en sa faveur. Objet d'une réflexion théorique et conceptualisée depuis 1990 sous la plume de Joseph Nye (Nye 1990, 2004), le *soft power*, par opposition à la *hard power* défini comme les leviers contraignants de l'action de l'État pour parvenir à ses fins (action militaire, chantage, sanctions, intimidation diplomatique...), suscite une attention croissante de la part de nombreux chercheurs (Watanade et McConnell 2008). Cette réflexion part du postulat que le monde contemporain est plus complexe qu'au temps de la Guerre froide, et l'approche traditionnelle considérant les relations entre les États à travers le seul rapport de force basé sur leur puissance militaire semble insuffisant pour rendre compte de leurs relations et de la dynamique des relations internationales (Nye 2004).
- 6 L'État peut délibérément mettre en œuvre une stratégie d'influence, à travers la diplomatie ; la coopération institutionnelle ; l'aide économique, y compris les prêts et investissements que la Chine pratique beaucoup dans le cadre des nouvelles routes de la soie. Il renforce ainsi la légitimité de son action internationale, ce qui constitue également un facteur de puissance. Cette influence s'exerce autant à l'égard des adversaires que des alliés et vise tous les acteurs des relations internationales (organisations internationales, ONG, firmes transnationales...) (Courmont 2009, 2012). Mais le levier de l'influence peut également être la résultante de mécanismes dans lesquels l'État ne mobilise pas expressément de politique, comme à travers le prestige de sa culture, les échanges commerciaux ou le rayonnement d'un modèle politico-économique et de valeurs. On touche ici à une nuance du pouvoir d'influence, à savoir le pouvoir symbolique (Chantal 2020), mécanisme par lequel ce sont les succès et la posture économique et politique mêmes d'un État qui séduisent des tiers. Dans le cadre des nouvelles routes de la soie, le succès économique apparent de la Chine et les leviers de financement qu'elle propose constituent des facteurs très attractifs. Toutefois, cette approche a ses limites, notamment en ce qui concerne la mesure de l'impact réel de ces

efforts sur les relations bilatérales et la capacité de la Chine à transformer ces relations en un pouvoir global tangible.

- 7 Notre analyse des activités de la Chine en Afrique de l'Est s'appuiera sur une combinaison des réflexions de Joseph Nye et le cadre analytique proposé par David Shambaugh, qui qualifie la Chine de *partial power* (Shambaugh 2013) n'ayant pas encore atteint le statut de véritable puissance mondiale. Ainsi, bien que la Chine soit un acteur global de premier plan qui a indéniablement élargi son empreinte sur le monde à travers ses investissements économiques et ses initiatives diplomatiques, elle n'a pas encore acquis la capacité d'imposer une direction aux dynamiques mondiales et d'orienter durablement les normes internationales en imposant ses valeurs et standards socio-économiques. En effet, une présence mondiale ne se traduit pas automatiquement par un pouvoir global. Pour Shambaugh, une véritable puissance mondiale doit être capable non seulement de projeter sa présence, mais aussi d'influencer de manière tangible les résultats politiques, économiques, et sécuritaires au niveau mondial (Shambaugh 2020). Ainsi, bien que la Chine ait fait des avancées significatives dans certaines sphères telles que l'économie et les infrastructures, elle rencontre encore des limitations notables dans d'autres aspects comme l'influence socio-culturelle, idéologique ou militaire. Ces disparités reflètent la complexité du statut international de la Chine, qui est en phase de transition vers une forme plus complète de pouvoir mondial, mais n'a pas encore consolidé une influence homogène à l'échelle globale, y compris en Afrique de l'Est.

02. Une coopération économique sino-africaine renforcée

- 8 Avec l'avènement en 2013 de la BRI, l'intérêt de la Chine pour l'inclusion de l'Afrique dans la BRI s'est rapidement précisé, notamment avec l'identification des 21st Century Maritime Silk Road (21世纪海上丝绸之路) puis la formalisation du volet maritime en 2017 et la définition de trois « passages économiques bleus », Chine-océan Indien-Afrique-Méditerranée, route polaire et Chine-Océanie-Pacifique Sud (NDRC 2017). Cet intérêt s'est rapidement traduit, dès 2013, par une rapide expansion des projets d'infrastructure financés par la Chine et construits par des entreprises chinoises (Dollar 2019).
- 9 L'intérêt de la Chine pour l'Afrique ne date cependant pas de l'avènement de la BRI, il a été accéléré par le lancement de cette initiative. Le Forum sur la coopération Chine-Afrique (Forum on China-Africa Cooperation ou FOCAC), créé à l'initiative de Pékin en 2000 et tenu aux 3 ans, joue un rôle central dans la consolidation de la présence chinoise en Afrique. Il s'agit d'un format de relations particulier puisqu'il permet à la Chine non seulement de mener et entretenir un dialogue collectif avec l'ensemble de 53 pays africains participants, mais aussi de mettre en œuvre des projets bilatéraux et de planifier des activités chinoises concrètes sur le terrain.
- 10 Depuis l'arrivée au pouvoir de Xi Jinping en 2012, le FOCAC s'est transformé dans une véritable vitrine du nouveau type de relations internationales présenté par Pékin comme une alternative au modèle diplomatique occidental. Il est devenu une plateforme politique que Pékin utilise pour promouvoir non seulement ses initiatives économiques et sociales, mais aussi sa vision du partenariat stratégique sino-africain

global, fondé sur une idée de la « communauté de destin Chine-Afrique » (Ministry of Foreign Affairs of the PRC 2021) et sur les valeurs chinoises. Il s'agit de la non-ingérence dans les affaires internes d'un pays, de l'approche gagnant-gagnant ainsi que de la vision chinoise des droits de l'homme et de la démocratie conçus non pas du point de vue de l'individu, mais de l'État. Cette conception ne met pas l'accent sur les libertés et droits civiques individuels, mais sur le droit de chaque pays à poursuivre une voie de développement qui soit adaptée à ses conditions économiques et ses traditions politiques nationales, ce qui lui permettrait de satisfaire les besoins de ses citoyens sans modifier ses structures politiques et socioculturelles (Thibaut 2022). Ce discours plait à des gouvernements de pays en développement lassés d'une aide occidentale conditionnelle à la mise en œuvre de systèmes démocratiques et de réformes économiques libérales ; un partenaire offrant un appui économique officiellement non lié et soulignant la supériorité d'un système politique autoritaire séduit dès lors des États soucieux de se démarquer des normes occidentales (Cabestan 2012 ; Zhao 2014).

- 11 Ce nouveau format de relations, visant à « améliorer la compréhension, élargir le consensus, renforcer l'amitié et promouvoir la coopération » (Forum sur la Coopération Sino-Africaine, 2004), est censé mieux défendre les intérêts et le bien communs - « donner plus et prendre moins, donner avant de prendre et donner sans demander de contrepartie et à accueillir les pays africains au bord du train rapide du développement chinois les bras ouverts » (State Council Information Office of the PRC 2021). Le FOCAC se voit ainsi érigé en modèle de coopération Sud-Sud dont les stratégies et pratiques pourraient être appliquées ailleurs, comme en témoigne le sommet Chine-Asie centrale, organisé à Xi'an en mai 2023. Sur le plan discursif, ce sommet s'appuie sur la même rhétorique : la Chine y figure à la fois comme l'arbitre impartial et comme le rassembleur œuvrant « au renforcement de la solidarité, de l'inclusivité et de l'accord » afin de former une « communauté de destin Chine-Asie centrale » (Xinhua Novosti 2023).
- 12 La coopération sino-africaine, au-delà des instances de dialogue, s'est surtout ancrée dans la construction de nombreux projets d'infrastructure, dès les années 1970, avec notamment la voie ferrée dite Tazara entre la Zambie et le port tanzanien de Dar es Salaam, inaugurée en 1975 (Monson 2008 ; Brautigam 2010) et dont la finalité était autant économique que politique en permettant à la Zambie de se désenclaver sans passer par l'Afrique du Sud alors sous le régime de l'apartheid. À partir de la fin des années 1990, forte de leur expérience dans la construction du barrage des Trois Gorges, des entreprises chinoises participent activement à la construction de barrages en Afrique, notamment en Éthiopie avec les barrages de Tekeze (2002-2008, prêt chinois en 2002), Gilgel Gibe III (2006-2016, prêt chinois en 2010) et Koysha (2016-2023, prêt chinois en 2009), associés à du financement qui jusqu'alors avait manqué à l'Éthiopie à qui la Banque mondiale ne voulait pas prêter du fait du conflit sur le partage des eaux du Nil (Lasserre 2010; Githaiga *et al.* 2019) ; on observe des projets aussi au Soudan (Merowe, 2003-2010) ou en Zambie notamment (barrage de Kafue) (Foster *et al.* 2009 ; AidData 2017 ; Brautigam et Hwang 2019).

03. L'Afrique de l'Est, une composante de la stratégie du « collier de perles » ?

- 13 Dans les efforts de la Chine pour développer le commerce maritime le long de la route maritime de la soie, on observe la multiplication de projets de développement portuaire dans lesquels sont impliquées des entreprises chinoises de construction, d'ingénierie, des opérateurs portuaires et des compagnies maritimes. Cette stratégie de multiplication des projets portuaires est à l'origine du concept de « collier de perles », qui prend naissance dès avant le lancement de la BRI en 2013. Il s'agirait d'un réseau de points d'appui militaires chinois sur le pourtour de l'océan Indien visant à encercler l'Inde (Beeson 2018), comme en attesterait la multiplication des projets portuaires portés par des entreprises chinoises, l'ouverture en 2017 d'une base militaire chinoise à Djibouti, un accord de principe de l'Érythrée pour une base militaire chinoise (APA News 2022) et les escales de navires de guerre chinois à Gwadar (Butt *et al.* 2021). À court terme, le développement d'infrastructures commerciales semble cependant la priorité, et rien ne prouve l'existence de cette stratégie militaire chinoise. Le concept du collier de perles a été largement popularisé par les analystes militaires indiens et américains, mais demeure récusé par la Chine qui y voit l'exemple de l'utilisation abusive de son pouvoir discursif par l'Occident (Khurana 2008 ; Amelot. 2010 ; Samaan 2012 ; Sheldon-Duplaix 2016). A plus long terme, l'intégration de ces activités de développement portuaire à une stratégie navale militaire n'est cependant pas à exclure.
- 14 C'est dans ce contexte de la promotion du volet maritime des nouvelles routes de la soie, incluant les côtes africaines de l'océan Indien, de l'essor de la théorie du collier de perles et des impacts géopolitiques des nouvelles routes de la soie qu'a émergé l'idée que la multiplication des projets portuaires impliquant des sociétés chinoises, le long de la route maritime Europe-Chine, traduisait un plan visant à prendre le contrôle de ports stratégiques, ce qui illustrerait la dimension géopolitique des nouvelles routes de la soie et la menace qu'elles constitueraient (Sun et Zoubir 2017 ; Devermont *et al.* 2019 ; Calinoff et Gordon 2020 ; Zou 2021). Cette analyse souffre déjà de la difficulté de démontrer l'existence d'une coordination étroite entre tous les sous-projets intégrés à la BRI, parfois de manière très opportuniste : il semblerait, avec sans doute des exceptions, que ce cadre très souple de la BRI ne connaisse pas de direction étroite et d'articulation réfléchie de l'ensemble de ses composantes (Stec 2018 ; Jones et Zeng 2019 ; Ang 2019). Mais de plus, en analysant ces projets portuaires, en particulier en Afrique de l'Est, peut-on effectivement déceler des indices d'une stratégie délibérée de prise de contrôle des ports et des voies ferrées desservant la route maritime de la soie ?
- 15 De fait, si la coopération économique sino-africaine s'est diversifiée et englobe désormais également les médias ou les communications, les infrastructures demeurent emblématiques de cette volonté chinoise de tisser des liens avec les États africains, en particulier les infrastructures de transport, portuaires et ferroviaires, souhaitées par les gouvernements africains et iconiques de la vocation de promotion de la « connectivité » chère à Xi Jinping.

04. Plusieurs projets portuaires labellisés BRI, traduction d'une prise de contrôle ?

- 16 Avec l'avènement des nouvelles routes de la soie, en particulier de son volet maritime, de nombreux observateurs ont relevé l'expansion de projets d'infrastructures labellisés BRI, en particulier dans les domaines du transport ferroviaire et maritime (Aurégan et Wintgens 2019 ; Lasserre *et al.* 2022). Le développement de terminaux portuaires à Djibouti à la suite de l'octroi d'un contrat d'opérateur à China Merchants en 2018 a permis une expansion rapide du trafic maritime. Les entreprises chinoises ont été actives, avec plusieurs investissements, contrats d'exploitation ou contrats de construction associés à des prêts accordés par des banques d'affaires chinoises : on dénombre ainsi en Afrique de l'Est, 5 projets portuaires de 2000 à 2013 et 13 de 2013 à 2022 (Lasserre *et al.* 2022). Cette relance de projets d'infrastructure portés par des entreprises chinoises en Afrique, et notamment en Afrique de l'Est, favorise toute une littérature discutant des objectifs chinois dans la région.
- 17 L'analyse des projets portuaires souligne que, non seulement en Afrique de l'Est, mais partout à travers le monde, les projets chinois concernent surtout des contrats de service et non pas des acquisitions ou des contrats de gestion. Les médias confondent fréquemment prêt chinois et investissement, et associent des contrats de construction de quais ou d'entrepôts à des prises de contrôle des ports, ce qui est inexact (Lasserre *et al.* 2022). En Afrique de l'Est, sur les 18 projets recensés, 3 concernent des investissements et des contrats de concession, Dar es Salaam, Djibouti et Bagamoyo, ce dernier projet ayant été abandonné par ailleurs par l'entreprise chinoise China Merchants Holdings (TBW 2023) après le rejet de la version initiale par le président tanzanien Magufuli en 2019 qui n'a pas approuvé la demande de bail emphytéotique de 99 ans, une clause de renoncement à des projets de port concurrents, des tarifs inférieurs au marché pour l'eau et l'électricité et un congé de taxes (Mittal 2020 ; Skidmore 2022). Les 15 autres sont des contrats de construction et ne prévoient en aucune façon de transfert de propriété, malgré la présence possible de financement chinois (Lasserre *et al.* 2022). De manière générale, en Afrique, sur 57 projets portuaires impliquant des sociétés chinoises, on en dénombre 22 qui impliquent des acquisitions (2), des investissements (15) de la part d'entreprises chinoises, ou des contrats de concession (5), les 35 autres étant des contrats de service n'ouvrant à aucun droit de propriété. En Europe, contrastant fortement avec le portrait africain en général, 32 projets sur 38 concernent des investissements (19), acquisitions (7) ou concessions (6) (*ibid.*), donc le développement de la propriété ou du contrôle de la gestion des ports.
- 18 Plusieurs projets de développement portuaire demeurent actifs à l'heure actuelle, même si le nombre de projets actifs a tendance à diminuer, une tendance déjà esquissée avant 2022 (Lasserre *et al.* 2022) et qui se maintient si l'on en croit une analyse de la presse professionnelle qui n'a pas permis de relever de nouveau projet de développement portuaire impliquant des entreprises chinoises en 2023. En 2021, l'expansion des activités chinoises à Djibouti s'est vue confirmée avec la signature d'un projet multifonctionnel d'une valeur de 3 milliards \$ (Chaziza 2021) dont l'objectif affiché est de transformer Djibouti en port principal de transbordement de l'Est africain. Sur la côte orientale de l'Afrique, outre le terminal de Doraleh à Djibouti, modernisé et exploité par la compagnie chinoise China Merchants Group, il est ainsi possible d'évoquer des projets d'expansion portuaire à Lamu et Mombasa (Kenya)

impliquant tous deux la compagnie China Communications Construction Company (CCCC); à Bagamoyo (China Merchants jusqu'en 2023), Mtwara (China Railway Construction Engineering Group, CRCEG), Maruhubi/Zanzibar et Dar es Salaam (CHEC) (Tanzanie), Tamatave (Madagascar) (China Harbour Engineering Corporation, CHEC, mais financement de l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) et participation d'entreprises japonaises (Agence Ecofin 2021) et Beira (CHEC) (Mozambique) (AidData 2022 ; Kardon 2022; Lasserre *et al.* 2022). Ces pays affichent des ambitions importantes, notamment celles de Djibouti susmentionnées ou le projet de faire de Bagamoyo le premier port de conteneurs d'Afrique avec 20 millions de conteneurs par an (Porhel et Léon 2014 ; Skidmore 2022). Près de la moitié des projets d'infrastructure financés ou assurés par des entreprises chinoises se situent dans la Communauté de l'Afrique de l'Est, dont le Kenya est une porte d'entrée majeure (Githaiga *et al.* 2019 ; Mboya 2023).

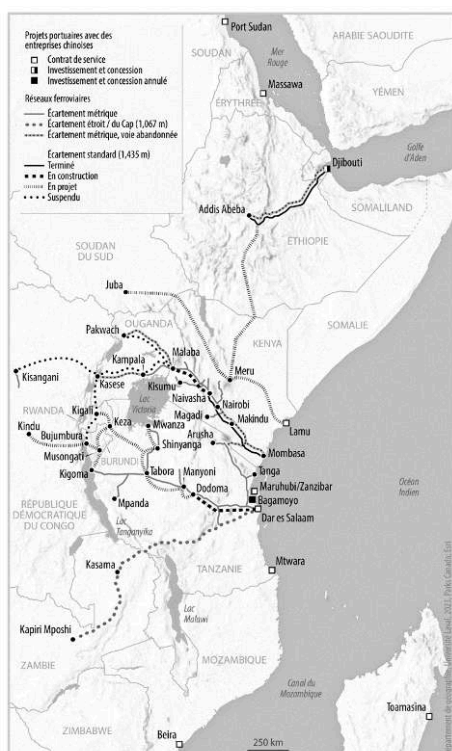
05. De grands projets ferroviaires relancés à travers la BRI

- 19 Certains de ces projets portuaires s'adosent à des projets ferroviaires, notamment en Éthiopie, au Kenya, en Ouganda et en Tanzanie, avec l'implication d'entreprises chinoises. La logique de ces développements ferroviaires, souvent conçus à une échelle régionale impliquant plusieurs États, est de promouvoir le développement économique de leurs territoires en facilitant le transport vers un débouché maritime, les ports modernisés, tout en assurant la viabilité de ceux-ci en leur ouvrant un hinterland conséquent. On relève également des projets routiers, comme celui reliant le grand port malgache de Tamatave à Antananarivo (capitale) avec raccordement sur Ambatondrazaka via Moramanga (grenier à riz du pays) ; ou le projet de route du port de Lamu vers l'intérieur du Kenya.
- 20 Cette section analyse les projets ferroviaires dont la capacité de transport et de structuration des arrière-pays portuaires est très grande. Le chemin de fer constitue un outil plus efficace et plus économique, surtout par rapport à la route, du fait des volumes importants qu'il permet de transporter, et ce sur de longues distances. C'est le facteur économique qui sous-tend l'avènement d'axes de transport majeurs (Debrie et Comtois 2010 ; Alix 2012). Simeon Djankov, ancien ministre des finances bulgare et cadre à la Banque mondiale, le résume : « le rail est la composante la plus importante de la nouvelle route de la soie » (Gramer 2017 : 2).
- 21 On relève plusieurs projets ferroviaires majeurs, en Éthiopie notamment avec la ligne à écartement standard (1,435 m) Djibouti-Addis-Abeba (756 km), construite de 2010 à 2016 par l'entreprise chinoise China Railway Group et exploitée par elle jusqu'en 2023, venant remplacer la voie métrique construite par les Français, inaugurés en 1917, et qui a permis de désenclaver le pays depuis la perte de la façade maritime avec l'indépendance de l'Érythrée en 1991 et la guerre frontalière entre les deux États (1999-2001). Le port de Djibouti, objet d'une stratégie proactive de développement lancé par le gouvernement (Idle et Lasserre 2021), est le point de départ de cette nouvelle voie ferrée.
- 22 D'autres projets incluent les voies ferrées, toujours à écartement standard, entre le port de Lamu (Kenya) et le Soudan du Sud pour constituer le corridor LAPSSSET (Lamu Port -

South Sudan – Ethiopia Transport), projet initialement conçu en 1975 et pour lequel un consortium d'entreprises chinoises a été retenu pour la construction de la première phase du port de Lamu (Goldman 2013) tandis que le contrat d'études de la voie ferrée a été confiée à China Civil Engineering Construction Corporation, la même entreprise qui a construit la voie ferrée en Éthiopie (Lapsset Development Corridor Authority 2016). Le chantier d'une route a débuté, mais la construction de la voie ferrée n'est prévue que pour 2025 (Kitimo 2022 ; Herbling 2023). Le port de Lamu doit ainsi agir comme interface maritime pour le corridor Lapsset ; le port de Mombasa, à 240 km au sud, sert de débouché maritime pour le projet de SGR (Standard Gauge Railway, voie ferrée standard) en cours de construction au Kenya et qui doit être raccordé au projet de SGR en Ouganda.

- 23 Ce projet de voie ferrée à écartement standard entre le port de Mombasa à travers le Kenya jusqu'à Kampala en Ouganda, et au-delà jusqu'au Rwanda, a été conçu en 2004 entre les trois pays partenaires (Huang, 2022). La nouvelle voie suit la voie métrique de l'Uganda Railway inaugurée en 1901 par les Britanniques. La section Mombasa – Nairobi (2013 - 2016) a été prolongée jusqu'à Naivasha en 2019, et la construction des phases suivantes dépend de l'octroi d'un financement. En Tanzanie, une voie à écartement standard doit être construite du port de Dar es Salaam vers Dodoma puis le port de Mwanza sur le lac Victoria (Sandner *et al.* 2023a) (voir Fig. 1) et vers le Rwanda, le Burundi et la RDC, dans une rivalité entre Kenya et Tanzanie pour déterminer par où passera la voie ferrée destinée à désenclaver ces États. Les relations entre Rwanda et Ouganda se sont récemment dégradées et les déboires du financement de la nouvelle voie ferrée kenyane, réduisant les chances de voir le projet ougandais aller de l'avant, ont convaincu les dirigeants rwandais et burundais d'aller de l'avant avec l'alternative tanzanienne (The Chronicles 2019 ; Africa Intelligence 2020).

Fig. 1. Projets portuaires et ferroviaires impliquant des entreprises chinoises, Afrique de l'Est, 2023.



Sources : Auteurs, d'après Lasserre *et al.*, 2022 ; Devermont *et al.*, 2019; Orcasia 2022 ; GBS 2022; Kardon 2022; presse professionnelle portuaire : The Chronicles (2019); TanzaniaInvest (2022) ; Projet Afrique Chine (2022) ; Projet Afrique Chine (2023),

- 24 Ces grands projets d'infrastructure de transport, souvent imaginés bien avant la BRI tout comme en Asie (Lasserre 2022), articulent souvent un projet de construction ou de modernisation d'un port avec une voie ferrée pour desservir l'arrière-pays, avec des intérêts chinois fréquemment présents sur ces deux volets. Le projet de corridor Lapsset date, on l'a vu, de 1975. La dernière version du plan d'ensemble de développement ferroviaire de la Communauté d'Afrique de l'Est date de 2009 (CPCS 2009). De plus, la Chine a déjà coopéré avec plusieurs pays africains pour construire des infrastructures ferroviaires, dont la célèbre ligne Tazara de 1 860 km à écartement étroit (1,067 m) entre Dar es Salaam et la Zambie, achevée en 1975. Ces projets font de plus en plus référence au concept de corridor, axe de transport multimodal entraînant, grâce à une interaction avec les territoires traversés, un effet de levier sur le développement économique : les corridors ne se contentent pas de traverser les territoires, une interaction avec ceux-ci est planifiée et attendue (Rodrigue 2004 ; Porhel et Léon 2014 ; Fau 2019 ; Lasserre 2019). Ces projets se sont inscrits dans le cadre de la BRI, et ont de fait suscité de nombreux commentaires et hypothèses sur les intentions de la Chine en Afrique de l'Est. Leur expansion récente a permis d'appuyer des analyses américaines et indiennes brossant le portrait d'un prétendu stratagème dit du « collier de perles » (Lasserre *et al.* 2022) et des risques liés à un fort endettement des pays partenaires qui les enfermerait dans un « piège de la dette » et aboutirait à la saisie d'actifs par la Chine comme avec le port sri lankais de Hambantota² (Pairault 2022). La littérature comporte même l'annonce de la prise de contrôle de certains ports, comme Mombasa ou Bagamoyo (Cannon 2018), par des entreprises chinoises, des évaluations démenties par d'autres observateurs ou par les gouvernements. Pourtant,

d'une part, leur analyse souligne qu'il n'y a pas d'indice d'une prise de contrôle des infrastructures par des entreprises chinoises ; d'autre part, que les projets chinois connaissent des succès variables, ont été revus à la baisse, et la concurrence d'autres acteurs en Afrique de l'Est.

- 25 Ces projets ferroviaires connaissent des difficultés qui conduisent la Chine à prendre ses distances, au risque d'ailleurs d'enfermer certains d'entre eux dans une impasse commerciale et financière. Lancé en fanfare en 2017, le train à écartement standard kenyan devait permettre de favoriser le développement économique de l'arrière-pays tout en soutenant l'activité du port de Mombasa. Il s'est assez rapidement avéré que le trafic commercial était trop limité pour permettre des recettes suffisantes pour dégager un profit et envisager le service de la dette (Taylor 2020). La décision d'investir dans la construction d'un nouveau chemin de fer à écartement standard (*standard gauge railway*, SGR), avec de nombreux viaducs et relativement onéreux, reposait sur l'hypothèse commerciale d'un trafic en croissance et de l'interconnexion avec l'arrière-pays au-delà de Nairobi et avec l'Ouganda (Taylor 2020 ; Skidmore 2022). L'alternative, tout comme en Éthiopie, au Mali ou au Sénégal (RFI 2015 ; Bayane et Yanjun 2020), aurait été de moderniser la ligne existante à voie métrique, qui n'aurait certes pas permis des vitesses de 120 km/h ni des charges aussi importantes par convoi, mais aurait coûté nettement moins cher pour une offre de transport suffisante compte tenu de la demande prévisible (Bayane et Yanjun 2020 ; Taylor 2020). De même, l'octroi sans appel d'offres du contrat à un consortium chinois en échange du prêt octroyé par la banque chinoise ExIm pour la construction et l'exploitation, en mode Build-Operate-Transfer (BOT) donc, n'était pas transparent et a été jugé par la suite illégal par la Cour d'Appel kenyane (Gorecki 2020).
- 26 Il s'est donc rapidement confirmé que le nouveau chemin de fer kenyan (Gorecki 2020), tout comme en Éthiopie (Ng 2018), accumulait les pertes d'exploitation. Inquiète de la trajectoire commerciale de l'entreprise et de la capacité financière du gouvernement kenyan, la banque chinoise ExIm Bank a signifié son refus de financer le dernier tronçon entre Naivasha et Malaba à la frontière ougandaise (Huang 2022), au risque de pérenniser les déficits d'exploitation faute d'arrière-pays conséquent, dont le trafic généré devait précisément permettre de rentabiliser le service de transport.
- 27 Ce faisant, la politique de la banque compromet les chances de voir le train kenyan rejoindre l'Ouganda, ce qui sape également la rentabilité du projet ougandais de SGR, expliquant ainsi son refus de financer le volet ougandais du projet régional (Gorecki 2020 ; Barigaba 2023). Face aux difficultés financières croissantes et au poids de la dette contractée par la partie kenyane, s'est développé l'idée que la partie chinoise pouvait se saisir d'actifs portuaires à Mombasa, accréditant l'idée, comme pour le port sri-lankais de Hambantota, d'un piège de la dette délibéré de la part de la Chine (Jones et Hameiri 2020). Or, contrairement à ce qui a été parfois écrit dans la presse, le port de Mombasa ne constitue pas un actif que la Chine pourrait saisir en cas de défaut de remboursement (Brautigam 2022). Cependant, ces réticences chinoises à financer son projet ferroviaire ont poussé l'Ouganda à rompre avec son partenaire chinois CHEC et à annuler le contrat de 2,2 milliards \$, pour se tourner vers du financement européen et des fournisseurs turcs (Barigaba 2023 ; Sandner *et al.* 2023b) pour la construction des nouvelles voies ferrées.
- 28 Ainsi, il apparaît que, de manière proactive, de nombreuses entreprises chinoises du domaine du génie civil et des infrastructures ont profité de la BRI pour signer des

contrats en Afrique de l'Est comme dans d'autres régions du monde. Ce sont surtout des contrats de service : il y a peu d'investissements directs chinois. Si les entreprises chinoises ont remporté nombre de contrats, elles connaissent parfois des échecs, comme l'annulation du grand projet portuaire de Bagamoyo, ou du projet de SGR en Ouganda, faute de financement bancaire chinois.

06. La Chine réévalue les modalités d'appui aux projets dans le cadre la BRI

- 29 Cette prudence chinoise intervient à la suite de nombreuses critiques à l'endroit des pratiques des banques chinoises et dans ce contexte, on l'a vu, du débat sur l'existence d'un piège de la dette et de la prétendue stratégie du collier de perles.
- 30 La Chine a réaffirmé son « engagement » auprès des pays africains alors que Pékin se montre plus prudent dans l'octroi de prêts et que la question de l'endettement de certains pays prend une place croissante dans les débats publics (Lemaître 2023); signe d'une certaine concurrence que se livrent les grandes puissances dans la Corne de l'Afrique, dès le départ d'Éthiopie du ministre chinois des Affaires étrangères, Qin Gang, les ministres des affaires étrangères française et allemande, Catherine Colonna et Annalena Baerbock, y ont effectué une visite officielle les 12 et 13 janvier 2023, tandis que le Japon multiplie également les initiatives d'appui au développement pour afficher sa présence (Pajon 2020 ; Mesmer 2022; Anam 2022), notamment la zone économique spéciale du port de Mombasa et le second terminal de conteneurs (ententes en 2017 et 2020), le port de Toamasina (Madagascar 2017), de Macala (Mozambique 2015), ou de Namibe (Angola 2019).
- 31 On observe cependant une tendance nette à la diminution des financements octroyés par les banques chinoises. Le financement chinois pour les infrastructures en Afrique sub-saharienne est ainsi passé de 11 milliards \$ en 2017 à 3,3 milliards en 2020 (Baker McKenzie 2021). Par rapport à l'ensemble des engagements financiers chinois dans le cadre de la BRI, la part de l'Afrique sub-saharienne est passée de 29% en 2015, à 24% en 2020 puis à 12,7% en 2022, dans un contexte de diminution globale de ces engagements financiers chinois, passés de plus de 72 milliards \$ en 2017 à 32 milliards en 2022 (Nedopil 2023). Le nombre de nouveaux projets labellisés BRI a diminué également, passant de 8 158 en 2016 à 6 944 en 2019 puis 5 514 en 2022 (Clark 2023). Ce n'est pas que l'intérêt pour les entreprises chinoises pour l'investissement à l'étranger ait diminué : la valeur des investissements non financiers dans les pays signataires d'accords BRI a augmenté, passant de 14,4 milliards \$ en 2017 à 21 milliards \$ en 2022 (*Ibid.*), laissant entendre que l'on a pu assister à une plus grande prudence financière des banques d'affaires chinoises (Watanabe et Hanada 2022) et un moins grand appétit des entreprises chinoises pour de grands projets d'infrastructure, plus risqués financièrement et opérationnellement (Clark 2023).
- 32 Les entreprises chinoises ont certes récemment obtenu de nombreux contrats de service ou de concession portuaire, mais elles ne sont pas pour autant devenues les seuls acteurs en Afrique de l'Est. Le port de Mogadiscio est exploité par l'opérateur turc Albayrak. Les ports de Bosaso au Puntland et de Berbera au Somaliland, de Maputo au Mozambique sont exploités par les opérateurs émiratis P&O Ports et DP World (GBS 2022). Le Suisse MSC a racheté le réseau de ports du français Bolloré à travers sa filiale

Africa Global Logistics et exploite notamment le terminal de conteneurs du port de Malindi (Kenya) (Goddard 2023). A Djibouti, la bataille juridique entre l'opérateur émirati DP World, expulsé en 2018 par le gouvernement local au profit de Pacific International Lines et de China Merchants, tourne peu à peu en faveur de l'entreprise (Cannon 2018 ; GBS 2022 ; AP News 2022 ; Barton 2023).

- 33 L'Éthiopie est devenue un important marché pour nombre d'entreprises turques qui y développaient 160 projets en 2018 pour une valeur de 2,5 milliards \$ (Cannon 2018). Sur le marché ferroviaire, des entreprises turques comme Yapi Merkezi gagnent de plus en plus de contrats, notamment pour de nombreux tronçons des projets ougandais et tanzanien, grâce à des coûts compétitifs et des facilités de financement avec des agences européennes, damant le pion aux entreprises chinoises face à ce qui constituait leur force voici quelques années (Sandner *et al.* 2023b).

08. Conclusion

- 34 Volontiers dépeints par certains observateurs comme des instruments visant à constituer un ensemble de bases militaires tout autour de l'océan Indien (le « collier de perles ») et à enfermer les États partenaires dans une dépendance envers la Chine à travers le « piège de la dette », les projets d'infrastructure de transport dans le cadre de la BRI semblent cependant marquer un net ralentissement en Afrique de l'Est. Certains projets ont avorté, d'autres ne sont plus financés, la plupart enfin ne comportent que des contrats de service qui ne permettent pas de contrôler les infrastructures. Au-delà de l'exagération manifeste de certaines analyses – il n'y a pas de prise de contrôle des ports africains par la Chine – il semble bien y avoir un ajustement majeur en cours, tant du côté africain que de la gouvernance chinoise de la dimension financière de la BRI. La coopération sino-africaine, inscrite par la Chine dans le cadre des FOCAC et de la BRI, se poursuit, mais sur un mode pragmatique, qui comprend des échecs, et de manière plus nuancée que l'image entretenue par les discours chinois.

BIBLIOGRAPHIE

Africa Intelligence (2020). « Kigoma-Musongati-Kindu railroad project chugs forward ». 16 mars, consulté sur internet (<https://www.africaintelligence.com/central-africa/2020/03/16/kigoma-musongati-kindu-railroad-project-chugs-forward,108398048-art>) le 15 mai 2023.

Agence Ecofin (2021). « Madagascar : lancement de la seconde phase du projet d'extension du port de Toamasina ». 10 décembre, consulté sur internet (<https://www.agenceecofin.com/transports/1012-93836-madagascar-lancement-de-la-seconde-phase-du-projet-d-extension-du-port-de-toamasina>) 14 mai 2023.

AidData (2017). « China. Project Data », consulté sur internet (<https://china.aiddata.org/>) le 15 mai 2023.

Alix Y. (dir.) (2012). Les corridors de transport. Cormelles le Royal, Éditions EMS.

- Amelot, L. (2010). « La stratégie chinoise du ‘collier de perles’ ». *Outre-Terre* 25-26, 187-198. (<https://shs.cairn.info/revue-outre-terre1-2010-2-page-187?lang=fr>).
- Anam, P. (2022). « Is Japan overtaking China on infrastructure financing in Kenya? » *The Japan Times*, 1^{er} juin, consulté sur internet (<https://www.japantimes.co.jp/opinion/2022/06/01/commentary/japan-commentary/japan-africa-oda/>) le 12 mai 2023.
- Ang, Y. Y. (2019). « Demystifying Belt and Road. The Struggle to define China’s “Project of the Century” ». *Foreign Affairs*, consulté sur internet (<https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-22/demystifying-belt-and-road>) le 22 mars 2023.
- AP News (2022). « DP World wins another ruling in battle over Djibouti port ». 20 sept., consulté sur internet (<https://apnews.com/article/middle-east-africa-china-hong-kong-e01b827fd55dd5fba9d13f5e5baabade,c>) le 13 mai 2023) le 16 mai 2023.
- APA News (2022). « Proposed China military base in Eritrea ok’d ». 7 janv., consulté sur internet (<https://apanews.net/2022/01/07/eritrea-okays-chinas-foothold-horn-of-africa-red-sea/>) le 12 mai 2023.
- Aurégan, X. et S. Wintgens (2019). *Les dynamiques de la Chine en Afrique et en Amérique latine: enjeux, défis et perspectives*. Bruxelles, Académia.
- Baker McKenzie (2021). « New dynamics shifting patterns in Africa’s infrastructure funding », consulté sur internet (https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2021/04/new-dynamics_africa_report_update.pdf?la=en) le 15 mai 2023
- Barigaba, J. (2023). « Uganda, Tanzania SGR line clear as Kenya derailed ». *The East African*, 15 janvier, consulté sur internet (<https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/uganda-tanzania-sgr-line-clear-as-kenya-derailed-4086104>) le 12 mai 2023.
- Barton, B. (2023). *The Doraleh disputes. Infrastructure politics in the global south*. Londres, Palgrave.
- Bayane, B. et Q. Yanjun (2020). « Past, present and future development of West African railways ». *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 5(1), 103-114.
- Beeson, M. (2018). « Geoeconomics with Chinese characteristics: the BRI and China’s evolving grand strategy ». *Economic and Political Studies*, 6(3), 240-256.
- Brautigam, D. (2020). « A critical look at Chinese ‘debt-trap diplomacy’: The rise of a meme ». *Area Development and Policy*, 5(1), 1-14. (https://www.researchgate.net/publication/337816614_A_critical_look_at_Chinese_'debt-trap_diplomacy'_the_rise_of_a_meme)
- Brautigam, D. (2022). « Kenya Standard Gauge Railway contracts: what released documents say, and what they don’t ». *The Conversation*, 10 nov., consulté sur internet (<https://theconversation.com/kenya-standard-gauge-railway-contracts-what-released-documents-say-and-what-they-dont-194354>) le 11 mai 2023.
- Brautigam, D. et J. Hwang (2019). « Great walls over African rivers: Chinese engagement in African hydropower projects ». *Development Policy Review*, 37(3), 313-330.
- Brautigam, Deborah (2010). *The dragon's gift: The real story of China in Africa*. Oxford et New York, Oxford University Press.
- Butt, P. D., Kharal, S. H., et K. A. Bhatti (2021). « String of pearls: Politics of ports in Indian Ocean ». *South Asian Studies*, 1(35), 73-86.
- Cabestan, J. P. (2012). « China and Ethiopia: Authoritarian affinities and economic cooperation ». *China Perspectives*, 2012(2012/4), 53-62.

- Calinoff, J., et D. Gordon (2020). « Port investments in the Belt and Road Initiative: Is Beijing grabbing strategic assets? » *Survival : Global Politics and Strategy*, 62(4), 59-80.
- Cannon, B. (2018). « Grand strategies in contested zones : Japan's Indo-Pacific, China's BRI and Eastern Africa ». *Rising Powers Quarterly*, 3(2), 195-221.
- Carmody, P. (2020). « Dependence not debt-trap diplomacy ». *Area Development and Policy*, 5(1), 23-31.
- Casabayó Mollo, M. (2014). *China in the African ports: A string of pearls in the making?*, (<https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8852087&fileId=8852092>).
- Chantal, R. (2020). *Comment la Chine conquiert le monde : le rôle du pouvoir symbolique*. Montréal, PUM.
- Chaziza, M. (2021). « China consolidates its commercial foothold in Djibouti ». *The Diplomat*, 26 janvier, consulté sur internet (<https://thediplomat.com/2021/01/china-consolidates-its-commercial-foothold-in-djibouti/>) le 12 mai 2023.
- Clark, N. (2023). « The rise and fall of the BRI ». *Council of Foreign Relations*, 6 avril, consulté sur internet (<https://www.cfr.org/blog/rise-and-fall-bri>) le 12 mai 2023.
- Courmont, B. (2009). *La grande séduction : essai sur le soft power chinois*. Paris, Choiseul.
- Courmont, B. (2012). « Le soft power chinois : entre stratégie d'influence et affirmation de puissance », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 43(1-2), 287-309. (<https://shs.cairn.info/revue-d-etudes-comparatives-est-ouest1-2012-1-page-287?lang=fr>).
- CPCS (2009). *East African railways master plan study. Final report*. Prepared for the East African Community, consulté sur internet (<https://africog.org/wp-content/uploads/2017/06/The-East-African-Railways-Master-Plan.pdf>) le 12 mai 2023.
- Debrie J. et C. Comtois (2010). « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord ». *Les Cahiers scientifiques du transport*, 58, 127-144.
- Devermont, J. et Cheatham, A. et C. Chiang (2019). « Assessing the risks of Chinese investments in Sub-Saharan African ports ». *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*, consulté sur internet (<https://www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports>) le 12 mai 2023.
- Dollar, D. (2019). « Understanding China's Belt and Road Infrastructure projects in Africa ». *Global China*, consulté sur internet (<https://www.africaportal.org/publications/understanding-chinas-belt-and-road-infrastructure-projects-africa/>) le 17 mai 2023.
- Fau, N. (2019). « Comment étudier les corridors de développement ? ». *EchoGéo*, 49, 1-20, consulté sur internet (<http://journals.openedition.org/echogeo/18066>) le 10 sept. 2024.
- Forum sur la Coopération Sino-Africaine (2004). « FOCAC Mechanisms ». Secretariat of the Chinese Follow-up Committee of the Forum on China-Africa Cooperation, Beijing, consulté sur internet (http://www.focac.org/eng/ltj_3/ltjz/) le 28 août 2024.
- Foster, V., Butterfield, W., Chen, C. et N. Pushak (2009). « Building bridges: China's growing role as infrastructure financier for Sub-Saharan Africa ». *Trends and Policy Options*, 5, Washington, DC, World Bank Publications.
- Foucher, M. (2013). *Atlas de l'influence française au XXIe siècle*. Paris, Robert Laffont.
- GBS (2022). *East African Ports Report*, GBS Africa, consulté sur internet (<https://www.gbsafrica.co.uk/assets/docs/report/African%20Ports%20Report.pdf>) le 15 juin 2023.

- Githaiga, N. M., Burimaso, A., Wang, B. et S. M. Ahmed (2019). « The Belt and Road Initiative: Opportunities and risks for Africa's connectivity ». *China Quarterly of International Strategic Studies*, 5(1), 117-141.
- Goddard, E. (2023). « MSC's African expansion continues unabated ». *Southern Africa's Freight News*, 22 mai, consulté sur internet (<https://www.freightnews.co.za/article/mscs-african-expansion-continues-unabated>) le 14 juin 2023.
- Goldman, D. (2013). « China Communications Construction Company wins Lamu Port Phase 1 contract ». *Strategic Intelligence News*, 11 avril, consulté sur internet (<https://web.archive.org/web/20130424092536/http://intelligencebriefs.com/?p=3550>) le 18 mai 2023.
- Gorecki, I. (2020). « Kenya's standard gauge railway : the promise and risks of rail megaprojects ». *Africa Up Close*, Woodrow Wilson International Center, 24 sept., consulté sur internet (<https://africaupclose.wilsoncenter.org/kenyas-standard-gauge-railway-the-promise-and-risks-of-rail-megaprojects/>) le 12 mai 2023.
- Gramer R. (2017). « All aboard China's 'New Silk Road' Express ». *Foreign Policy*, 4 janvier, consulté sur internet (<http://foreignpolicy.com/2017/01/04/all-aboard-chinas-new-silk-road-express-yiwu-to-london-train-geopolitics-one-belt-one-road/>) le 12 oct. 2023.
- Herbling, D. (2023). « Kenya revives plans for \$13.8 Billion railway line to Ethiopia ». *Bloomberg*, 23 août, consulté sur internet (<https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-08-23/kenya-revives-plans-for-13-8-billion-railway-line-to-ethiopia>) le 28 août 2024.
- Huang, Z. (2022). « Kenya Standard Gauge Railway (SGR) ». *The People's map of global China*, 24 août, consulté sur internet (<https://thepeoplesmap.net/project/kenya-standard-gauge-railway-sgr/>) le 11 mai 2023.
- Idle, O. D. et F. Lasserre (2021). « Chine-Djibouti. L'émergence de relations multidimensionnelles ». *Études du CQEG*, 4, consulté sur internet (https://cqegeiulaval.com/wp-content/uploads/2021/02/etudes-cqeg-4-djibouti_final.pdf) le 15 juin 2023.
- Jones, L. et S. Hameiri (2020). « Debunking the myth of 'debt-trap diplomacy'. How recipient countries shape China's Belt and Road Initiative ». *Chatham House Research Paper, Asia-Pacific Program*.
- Jones, L. et J. Zeng (2019). « Understanding China's 'Belt and Road Initiative': beyond 'grand strategy' to a state transformation analysis ». *Third World Quarterly*, 40(8), 1415-1439.
- Kardon, I. (2022). « China's ports in Africa ». Dans Rolland, N. (dir.), *(In)Roads and Outposts. Critical infrastructure in China's Africa Strategy*. National Bureau of Asian Research, 98, 9-28.
- Khurana, G. S. (2008). « China's 'String of Pearls' in the Indian Ocean and its security implications ». *Strategic Analysis*, 32(1), 1-39.
- Kitimo, A. (2022). « Why Lapsset is stuck on the starting blocks ». *The East African*, 9 fév., consulté sur internet (<https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/why-lapsset-is-stuck-on-the-starting-blocks-3709384>) le 14 juin 2023.
- Lakmeharam, K., Manji, Q., Nyairo, R. et H. Pöltner, (2020). *Solving Africa's infrastructure paradox*. McKinsey Report, consulté sur internet (<https://www.mckinsey.com/capabilities/operations/our-insights/solving-africas-infrastructure-paradox>) le 10 sept. 2024.
- Lapsset Development Corridor Authority (2016). *Brief on Lapsset Corridor Project*, consulté sur internet (<https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/s3.sourceafrica.net/documents/118442/LAPSET-Project-Report-July-2016-1.pdf>) le 13 juin 2023.

- Lasserre, F. (2010). « L'Égypte peut-elle envisager un partage du Nil ? » Dans F. Lasserre et L. Descroix, *Eaux et territoires. Tension, coopérations et géopolitique de l'eau*, Québec, PUQ, 299-324.
- Lasserre, F. (2019). « Les corridors transasiatiques. Une idée ancienne opportunément reprise par la Chine ». Dans F. Lasserre, É. Mottet et B. Courmont (dir.), *Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois*. Québec, Presses de l'Université du Québec, 31-54.
- Lasserre, F., Athot, J.-M. et Z. Su (2022). « Projets portuaires et collier de perles : une stratégie de prise de contrôle de la route maritime de la soie ? » Dans F. Lasserre, É. Mottet et B. Courmont (dir.), *À la croisée des nouvelles routes de la soie. Coopérations et frictions*. Québec, Presses de l'Université du Québec, 27-44.
- Lemaître, F. (2023). « Du Bénin à l'Égypte, la Chine réaffirme son engagement auprès des pays africains ». *Le Monde*, 18 janvier, consulté sur internet (https://www.lemonde.fr/afrique/article/2023/01/18/du-benin-a-l-egypte-la-chine-reaffirme-son-engagement-aupres-des-pays-africains_6158410_3212.html) le 13 juin 2023.
- Mboya, C. (2020). « The maritime Silk Road Initiative: Connecting Africa ». Dans J.-M. Blanchard (dir.), *China's maritime Silk Road Initiative, Africa, and the Middle East*. Singapour, Palgrave, 53-80.
- Mboya, C. (2023). « China's Belt and Road Initiative in the East African community ». *Megatrends Policy Brief 12, SWP*, 14 février, consulté sur internet (<https://doi.org/10.18449/2023MTA-PB12>) le 25 mai 2023.
- Mesmer, P. (2022). « Face à la Chine, le Japon veut réaffirmer sa présence en Afrique ». *Le Monde*, 26 août, consulté sur internet (https://www.lemonde.fr/afrique/article/2022/08/26/face-a-la-chine-le-japon-veut-reaffirmer-sa-presence-en-afrique_6139128_3212.html) le 25 mai 2023.
- Ministry of Foreign Affairs of the PRC (2021), « Strive to build a China-Africa Community with a shared future in the new era », consulté sur Internet (https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjb_663304/zwjg_665342/zwbd_665378/202111/t20211127_10454129.html) le 29 mai 2023.
- Mittal, P. (2020). « Falling apart – a story of the Tanzanian Bagamoyo Port Project ». *Observer Research Foundation*, 15 sept., consulté sur internet (<https://www.orfonline.org/expert-speak/falling-apart-a-story-of-the-tanzanian-bagamoyo-port-project/>) le 15 mai 2023.
- Monson, J. (2008). « Liberating labour? Constructing anti-hegemony on the TAZARA railway in Tanzania, 1965–76 ». Dans C. Alden, D. Large et R. Soares de Oliveira (dir.), *China returns to Africa: A rising power and a continent embrace*, New York, Columbia Univ. Press, 197-219.
- Moramudali, U. (2020). « The Hambantota Port deal : Myths and realities ». *The Diplomat*, 1er janvier, consulté sur internet (<https://thediplomat.com/2020/01/the-hambantota-port-deal-myths-and-realities/>) le 5 mars 2023.
- Mustapha, S. et A. Prizzon (2018). « Africa's rising debt How to avoid a new crisis ». *ODI Briefing Note*, <https://cdn.odi.org/media/documents/12491.pdf>
- NDRC, National Development and Reform Commission (2017). *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*. Pékin, consulté sur internet (http://www.china.org.cn/world/2017-06/20/content_41063286.htm) le 17 mai 2023.
- Nedopil, C. (2023). *China Belt and Road Initiative (BRI) investment report 2022*. Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University.

- Ng, E. (2018). « Botched Addis Ababa-Djibouti railway project. A warning to Belt And Road investors », *Tesfa News*, 28 octobre, consulté sur internet (<https://tesfanews.net/botched-addis-ababa-djibouti-railway-project-a-warning-to-belt-and-road-investors/>) le 13 mai 2023.
- Nye, J. (1990). *Soft Power*. *Foreign Policy*, 80, 153-171.
- Nye, J. (2004). *Soft power: The means to success in world politics*. New York, Public Affairs.
- Orcasia (2022). « China in the Indian Ocean Region : Ports and Bases ». 6 juillet, consulté sur internet (<https://orcasia.org/2022/07/china-in-the-indian-ocean-region-ports-and-bases/>) le 15 juin 2023.
- Pairault, T. (2022). « L'Afrique, la Chine et la mythopoïèse de la dette ». Dans F. Lasserre, É. Mottet et B. Courmont (dir.), *À la croisée des nouvelles routes de la soie. Coopérations et frictions*. Québec, Presses de l'Université du Québec, 205-222.
- Pajon, C. (2020). « Japan's economic diplomacy in Africa. Between strategic priorities and local realities ». Notes de l'IFRI, consulté sur internet (https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/pajon_japan_economic_diplomacy_africa_2020.pdf) le 15 juin 2023.
- Porhel, R. et A. Léon (2014). « L'influence des corridors dans le développement régional : le cas de l'East African Community ». *Les Cahiers d'Afrique de l'Est / The East African Review*, 48, consulté sur internet (<https://doi.org/10.4000/estafrica.380>) le 20 mai 2023.
- RFI (2015). « Mali: vers la rénovation de la ligne de chemin de fer avec le Sénégal ». RFI, 29 décembre, consulté sur internet (<https://www.rfi.fr/fr/afrique/20151229-mali-vers-renovation-ligne-chemin-fer-le-senegal>) le 12 juin 2023.
- Rodrigue, J.-P. (2004). « Freight, gateways and mega-urban regions: The logistical integration of the BostWash corridor », *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geografie*, 95(2), 147-161.
- Samaan, J.-L. (2012). « L'océan Indien, laboratoire de la géographie militaire américaine », *Hérodote* 145, 30-47.
- Sandner, P., Kampala, E. et B. Ünveren (2023a). « Uganda unplugs from China railway project ». *Deutsche Welle*, 19 janvier, consulté sur internet (<https://www.dw.com/en/uganda-unplugs-from-china-railway-project/a-64445942>) le 15 juin 2023.
- Sandner, P., Kampala, E. et B. Ünveren (2023b). « Turkey supplants China in East Africa ». *Qantara.de*, 20 fév., consulté sur internet (<https://en.qantara.de/content/construction-and-infrastructure-turkey-supplants-china-in-east-africa>) le 18 août 2023.
- Shambaugh, D. (2013). *China Goes Global: The Partial Power*. New York, Oxford University Press.
- Shambaugh, D. (2020). *China and the World*. New York, Oxford University Press.
- Sheldon-Duplaix, A. (2016). « Au-delà des mers de Chine. La Chine deviendra-t-elle une « puissance maritime » mondiale? » *Perspectives chinoises*, 2016/3, 43-53.
- Skidmore, D. (2022). « How China's ambitious Belt and Road Plans for East Africa came apart ». *The Diplomat*, 5 mars, consulté sur internet (<https://thediplomat.com/2022/03/how-chinas-ambitious-belt-and-road-plans-for-east-africa-came-apart/>) le 13 juin 2023.
- State Council Information Office of the PRC (2021). « China and Africa in the New Era. A Partnership of Equals », *Xinhua*, consulté sur internet http://www.news.cn/english/2021-11/26/c_1310333813.htm, le 23 mai 2023.
- Stec, G. (2018). « China's Belt and Road Initiative is neither a strategy, nor a vision. It is a process ». *EU-Asia at a glance*, European Institute for Asian Studies, Bruxelles.

Su, X. (2017). « Why Chinese infrastructure loans in Africa represent a brand-new type of neocolonialism. How will African countries repay massive debts to China? » *The Diplomat*, 9 juin, consulté sur internet (<https://thediplomat.com/2017/06/why-chinese-infrastructure-loans-in-africa-represent-a-brand-new-type-of-neocolonialism/>) le 10 sept. 2024.

Sun, D. et Y. Zoubir (2017). « “Development first”: China’s investment in seaport constructions and operations along the maritime Silk Road ». *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 11(3), 35-47.

Taylor, I. (2020). « Kenya’s new lunatic express : the standard gauge railway ». *African Studies Quarterly* 19(3-4), 29-52.

TBW – The Business Wiz (2023). « Dar resolves to progress Bagamoyo Port project using internal funds », 21 février, consulté sur internet (<https://thebusinesswiz.co.tz/2023/02/21/dar-resolves-to-progress-bagamoyo-port-project-using-internal-funds/>) le 5 juin 2023.

The Chronicles (2019). « Confirmed: Kampala-Kigali Railway Line put off until further notice ». 29 avril, consulté sur internet (<https://www.chronicles.rw/2019/04/29/confirmed-kampala-kigali-railway-line-put-off-until-further-notice/>) le 4 juin 2023.

Thibaut, K. (2022). « Chinese discourse power: Ambitions and reality in the digital domain », Atlantic Council, consulté sur Internet (<https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/chinese-discourse-power-ambitions-and-reality-in-the-digital-domain/>) le 29 mai 2023.

Watanabe, S. et R. Hanada (2022). « China slows foreign lending as Belt and Road problem loans triple ». *Nikkei Asia*, 20 sept., consulté sur internet (<https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-slows-foreign-lending-as-Belt-and-Road-problem-loans-triple>) le 15 juin 2023.

Watanabe, Y. et D. McConnell (2008). *Soft power superpowers: Cultural and national assets of Japan and the United States*. New York, ME Sharpe.

Xinhua Novosti, 2023, « ПОЛНЫЙ ТЕКСТ ПРОГРАММНОЙ РЕЧИ СИ ЦЗИНЬПИНП НА САММИТЕ ‘КИТАЙ – ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ’ » [Texte intégral du discours de Xi Jinping lors du sommet ‘Chine-Asie centrale’, consulté sur Internet (<https://russian.news.cn/20230520/8ba665898ac64c3991cf0b48337296fb/c.html>) le 29 mai 2023.

Zhao, S. (2014). « A neo-colonialist predator or development partner? China's engagement and rebalance in Africa ». *Journal of Contemporary China*, 23(90), 1033-1052.

Zou, Z. (2021). « China’s participation in port construction in the Western Indian Ocean region: Dynamics and challenges ». *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 15(4), 489-504.

NOTES

1. Concept popularisé après la concession du port de Hambantota au Sri Lanka pour 99 ans à une compagnie chinoise, après que Pékin eut accepté de renflouer les finances du pays en 2017. Symboliquement, le choix du recours à un bail emphytéotique de 99 ans dans le cadre d’un accord octroyant le contrôle d’un port est très chargé car le parallèle avec Hongkong est inévitable.

2. Contrairement à une idée largement répandue, la concession du port de Hambantota à des intérêts chinois pour une durée de 99 ans ne découle pas du défaut de paiement du Sri Lanka sur le prêt spécifique accordé par la Chine. Un versement de 1,12 milliards \$ a bien été effectué par China Merchants en échange de ce bail de 99 ans.

Cet argent n'a pas servi à rembourser le prêt octroyé pour la construction du port, mais plutôt à honorer des remboursements de court terme et disposer de facilités de trésorerie pour un gouvernement financièrement aux abois. Que le projet de port ait constitué un coûteux éléphant blanc dont le pays doit maintenant assumer la charge financière, personne ne doute ; mais il est inexact de dire que la Chine ait délibérément poussé le Sri Lanka à s'engager dans ce projet pour pouvoir ensuite le saisir. Voir Moramudali 2020 ; Pairault 2022. En revanche, il semble bien que la partie chinoise ait demandé au gouvernement tanzanien une concession de 99 ans pour le projet de port de Bagamoyo avant l'annulation de cet accord par le président tanzanien Magufuli, puis le retrait de la partie chinoise (Skidmore 2022).

RÉSUMÉ

L'Afrique figure de plus en plus comme élément central des projets dans le cadre des nouvelles routes de la soie, Belt and Road Initiative (BRI) lancée par la Chine en 2013. Ils ne constituent pas pour autant une posture radicalement nouvelle de la part de la Chine, qui avait déjà dans le passé promu une forte coopération économique, en particulier dans le domaine des infrastructures, avec nombre de pays africains. Ces projets suscitent, comme en d'autres régions, une certaine inquiétude des autres partenaires économiques des pays africains, alimentant l'hypothèse de la constitution d'un « collier de perles » stratégique. Loin des clichés alarmistes ou euphoriques, l'analyse montre que les grands projets d'infrastructures portuaires et ferroviaires chinois en Afrique orientale connaissent parfois des succès, parfois des échecs.

ABSTRACT

Africa increasingly figures as a central element in projects under the New Silk Roads, Belt and Road Initiative (BRI) launched by China in 2013. This is not, however, a radically new stance on the part of China, which has already in the past promoted strong economic cooperation, particularly in the field of infrastructure, with several African countries. As in other regions, these projects are arousing concern among Africa's other economic partners, fueling speculation that a strategic "string of pearls" is being created. Far from alarmist or euphoric clichés, the analysis shows that China's major port and rail infrastructure projects in East Africa are sometimes successful, sometimes unsuccessful.

INDEX

Mots-clés : Afrique, Chine, Belt and Road Initiative, rail, port, collier de perles

Keywords : Africa, China, Belt and Road Initiative, rail, port, string of pearls

AUTEURS

FRÉDÉRIC LASSERRE

Directeur du Conseil québécois d'Études géopolitiques, Titulaire de la Chaire en Études indo-pacifiques, Université Laval, frederic.lasserre@ggr.ulaval.ca

OLGA ALEXEEVA

Professeure d'études chinoises, Université du Québec à Montréal (UQAM), Senior Fellow with the China Institute, University of Alberta, alexeeva.olga@uqam.ca