



Histoire et Analyses des Relations Internationales et Stratégiques

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations Internationales et des Etudes Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053

**HARIS SEPTEMBRE 2023**

**Numéro 010**



Editée par la Cellule d'Etudes et de Recherches en Relations Internationales (CERRI)

Université Alassane Ouattara

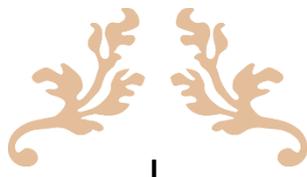
(Bouaké- Côte d'Ivoire)

Histoire et Analyses des Relations  
Internationales et Stratégiques  
(HARIS)

N°010 Septembre 2023

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations  
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053



## Administration de la Revue

**Directeur Scientifique :**

Professeur M'BRA EKANZA  
Simon-Pierre (Professeur  
Emérite du CAMES,  
Université Félix Houphouët-  
Boigny)

**Directeur de Publication :**

CAMARA Moritié (Professeur  
Titulaire d'Histoire des  
Relations Internationales,  
Université Alassane Ouattara,  
Côte d'Ivoire)

**Directeur de Rédaction :**

KOUAKOU N'DRI Laurent  
(Maître de Conférences  
d'Histoire des Relations  
Internationales, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Coordonnateur de**

**Publication :** SILUE Nahoua  
Karim (Maitre-assistant  
d'Histoire des Relations  
Internationales, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Trésorière :** YAO Elisabeth  
(Maître-assistante en Histoire  
économique, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Chargés de diffusion :** KEWO

Zana (Assistant d'Histoire des  
Relations Internationales,  
Université Péleforo Gon  
Coulibaly, Côte d'Ivoire),

KPALE Boris Claver (Assistant  
d'Histoire des Relations  
Internationales, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Webmaster :** Ignace ALLABA  
(Professeur Études  
germaniques, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Éditeur :** CERRI (Cellule  
d'Études et de Recherches en  
Relations Internationales,  
Université Alassane  
OUATTARA)

**Website :** [www.revueharis.org](http://www.revueharis.org)

**Courriels :** [contact1@revueharis.org](mailto:contact1@revueharis.org) [cerriuao01@gmail.com](mailto:cerriuao01@gmail.com)



## Comité Scientifique

**-M'BRA EKANZA Simon-Pierre**, Professeur Titulaire d'Histoire, Professeur Emérites du Cames (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

**-KOULIBALY Mamadou**, Professeur agrégé d'Economie, (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

**-Abdoulaye BATHILY**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

**-Jean-Noël LOUCOU**, Professeur d'Histoire Contemporaine (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

**-KOUI Théophile**, Professeur Titulaire Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

**-Francis AKINDES**, Professeur Titulaire de Sociologie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

**-ALLADAYE Comlan Jérôme**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université d'Abomey-Calavi - Benin)

**-SAADAOUI Ibrahim Muhammed**, Professeur d'Histoire Moderne et Contemporaine, Université de Tunisie. President de la Tunisian World Center for Studies, Research, and Development et de la Tunisian-Mediterranean Association for Historical, Social and Economic Studies -Tunisie)

**-Ousseynou Faye**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

**-Samba Diakité**, Professeur Titulaire de Philosophie (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

**-Esambu Matenda -A- Baluba Jean - Bosco Germain**, Professeur en Relations Internationales. (Université de Lubumbashi-République Démocratique du Congo)

**-ASSI-KHAUJIS Joseph Pierre**, Professeur Titulaire de Géographie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

**-GBODJE Sékré Alphonse**, Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)



## Comité de Lecture

**-BATCHANA Essohanam**, Professeur Titulaire d'Histoire contemporaine (Université de Lomé - Togo)

**-AKROBOU Agba Ezéquier**, Professeur Titulaire d'Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

**-CAMARA Moritié**, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales. (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

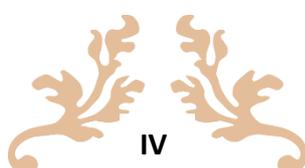
**-GUESSAN Benoit**, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

**-N'Guessan Mohamed**, Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

**-Ernest YAOBI**, Maître de Conférences d'Histoire des Religions (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

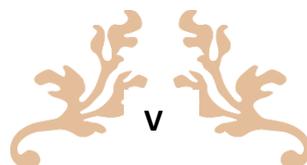
**-GOLE Antoine**, Professeur Titulaire d'Histoire économique (Université Alassane OUATTARA- Côte d'Ivoire)

**-BAMBA Abdoulaye**, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)



## **Adresse aux auteurs**

La Revue HARIS paraît 4 fois dans l'Année : Mars, Juin, Septembre et Décembre. Les publications de Juin, Septembre et de Décembre sont libres en termes de thématiques des articles et autres contributions et celle de Mars portera à chaque fois sur un thème précis qui est communiqué six mois à l'avance. La revue ne publie que des contributions inédites et de fonds sur tous les champs de recherches des Relations Internationales et des Études stratégiques. La doxa de la revue porte sur la vision africaine des Relations Internationales mais reste ouverte à toutes les visions et points de vue venant de tous les continents. Les normes de présentation des manuscrits sont celles du CAMES (à consulter sur le site de la revue [www.revueharis.org](http://www.revueharis.org)). Le manuscrit doit comprendre entre 5000 et 8000 mots et porter les noms et prénoms du ou des auteurs, le nom de l'Institution de rattachement, le mail, et une photo format identité du ou des auteurs.



# Sommaire

## **Alcème TSASSA**

L'Afrique, enjeu des grandes puissances.....7-20

## **ASSANI ADJAGBE**

Les fondements du transfert du modèle médical français en Afrique Occidentale Française à travers l'exemple de l'École de médecine de Dakar (1895- 1964) .....21-36

## **YOBOUE Yao Serge**

Les souverains africains et le contrôle du commerce négrier sur les côtes de Guinée aux XVIIe et XVIIIe siècles.....37-49

## **BAMBA Abdoulaye & ADJEHI Edja Claude**

« Le Sud » dans les Relations Internationales : Un Concept, une Pratique.....50-65

## **ADJO André**

Analyse critique de la condition de l'Afrique dans la coopération internationale en matière de développement.....66-79

## **Nahoua Karim SILUE & OUAPO Djékoua Hermann**

Boko Haram : Une nouvelle menace pour le système éducatif au Nigeria.....80-91

## **Ange Davy BAN-ETHAT**

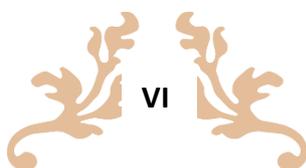
La famille comme espace de socialisation politique et de transmission du pouvoir en Afrique noire francophone.....92-105

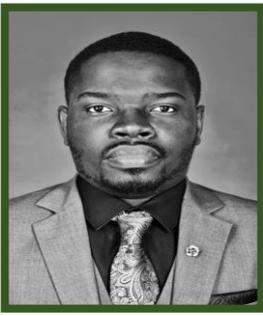
## **Dr. Nathanaël T. NIAMBI**

La mondialisation aux couleurs chinoises en Afrique : les Nouvelles Routes de la Soie .....106-122

## **Saint David YAO BÉLI**

Félix Houphouët-Boigny et le Saint Siège (1970 – 1993) : Une diplomatie au service de la coopération et de la promotion de la Paix.....123-136





## **La mondialisation aux couleurs chinoises en Afrique : les Nouvelles Routes de la Soie<sup>1</sup>**

**Dr. Nathanaël T. Niambi**

PhD en Relations internationales, spécialisé dans les questions sino-africaines, formateur à l'École Nationale d'Administration et de Magistrature (ENAM)/ Université Marien Ngouabi (UMNG), Brazzaville, République du Congo/ [tnniambi@live.fr](mailto:tnniambi@live.fr)

### **Résumé**

La République Populaire de Chine se distingue par des superlatifs dans de nombreux domaines. Avec la deuxième plus grande population mondiale après l'Inde, elle possède une économie classée au deuxième rang mondial en termes de PIB nominal. Son statut d'« atelier du monde » témoigne de son industrie florissante, tandis que son avancée technologique indiscutable se manifeste dans des domaines tels que l'intelligence artificielle, la 5G et les énergies renouvelables. Dotée d'une histoire et d'une culture millénaires, la Chine affirme également son influence géopolitique, notamment depuis son remplacement de la République de Chine (Taïwan) au Conseil de sécurité des Nations unies comme membre permanent en 1971. Cependant, Pékin ne se contente pas de ces superlatifs. Elle déploie actuellement l'Initiative des Nouvelles Routes de la Soie (NRS), lancée par le président Xi Jinping en 2013 au Kazakhstan. Ces routes, à la fois terrestres et maritimes, représentent le projet de développement le plus ambitieux de l'histoire de l'humanité, s'étendant à travers l'Asie, l'Europe, l'Afrique et d'autres régions du monde. Les NRS redéfinissent les relations diplomatiques, économiques, géopolitiques et géostratégiques entre la Chine et d'autres pays, tout en traçant de nouvelles voies pour la mondialisation contemporaine. Cet article se penche sur celles-ci dans le contexte des relations sino-africaines. Il débute par l'origine historique de cette initiative, mettant en lumière les motivations politiques et stratégiques de Pékin pour renforcer sa présence mondiale. Il examine ensuite son impact en Afrique, où elle présente des avantages mutuels, mais suscite également des inquiétudes, notamment en ce qui concerne la dépendance économique perçue comme une forme de néovassalité par d'autres partenaires du continent. Ce projet monumental continue de façonner le paysage mondial et mérite une analyse minutieuse pour en comprendre les implications à l'échelle internationale.

**Mots-clés** : Chine, Afrique, NRS, mondialisation, géopolitique, développement.

### **Abstract**

The People's Republic of China stands out with superlatives in numerous domains. With the world's second-largest population after India, it boasts the second-largest economy in terms of nominal GDP. Its status as the "world's workshop" reflects its flourishing industry, while its indisputable technological advancement is evident in fields such as artificial intelligence, 5G, and renewable energies. Endowed with a millennia-old history and culture, China also asserts its geopolitical influence, especially since replacing the Republic of China (Taiwan) at the United Nations Security Council as a permanent member in 1971. However, Beijing doesn't rest on these superlatives. It is currently deploying the New Silk Roads (NSR), launched by President Xi Jinping in 2013 in Kazakhstan. These land and maritime routes represent the most ambitious development project in human history, spanning Asia, Europe, Africa, and other parts of the world. The NSR are redefining diplomatic, economic, geopolitical, and geostrategic relations between China and other countries, while paving new paths for contemporary globalization. This article delves into these aspects in the context of Sino-African relations. It begins by tracing the historical origin of this initiative, shedding light on Beijing's political and strategic motivations to strengthen its global presence. It then examines its impact in Africa, where it offers mutual benefits but also raises concerns, particularly regarding perceived economic dependence, seen by some other African partners as a form of neovassalism. This monumental project continues to shape the global landscape and warrants careful analysis to comprehend its international implications.

**Keywords**: China, Africa, NSR, globalization, geopolitics, development.

## Introduction

L'histoire du commerce mondial a profondément été influencée par les routes commerciales ancestrales, à l'instar de la Route royale perse, qui reliait la Turquie à la Mésopotamie au VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C., la Route des épices qui connectait l'Inde à l'Égypte et à la Méditerranée dès le III<sup>e</sup> siècle av. J.-C., et la célèbre Route de la Soie. Dès le I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, cette dernière établissait des connexions entre la Chine et l'Empire romain, facilitant le transport de précieuses marchandises telles que la soie, la laine, les épices et les pierres précieuses.

Toutefois, cette fameuse route n'était pas simplement une voie, mais plutôt un réseau complexe de pistes terrestres et maritimes, traversant des régions telles que l'Asie centrale, le Moyen-Orient, l'Afrique du Nord et l'Europe (J.-P. Drège, 1995).

Ces routes ont non seulement catalysé le commerce, mais ont également favorisé les échanges culturels et politiques entre des civilisations diverses, comme en témoignent les influences artistiques, religieuses et linguistiques qui se sont propagées le long de ces itinéraires. C'est pourquoi cette internationalisation précoce du commerce est souvent considérée par de nombreux chercheurs comme une forme ancienne de la mondialisation (T. Gaston-Breton, 2013).

Le paysage du commerce mondial a connu une transformation profonde avec les grandes découvertes et la colonisation à partir du XV<sup>e</sup> siècle. Les routes commerciales, quant à elles, ont progressivement migré des terres vers les océans, encouragées par des explorations audacieuses à la recherche de liaisons maritimes directes vers les richesses de l'Asie, de l'Afrique et des Amériques.

Les nouvelles routes maritimes, comme le Cap de Bonne-Espérance, le détroit de Magellan et le Passage du Nord-Ouest, ont ouvert de nouvelles perspectives pour le commerce d'épices, de métaux précieux, de produits agricoles et bien plus encore. Cette transformation a engendré des changements majeurs à l'échelle mondiale, allant de la propagation de maladies à la traite des esclaves, en passant par l'expansion des empires coloniaux et la révolution industrielle. Ces changements ont remodelé l'équilibre du pouvoir mondial et ont engendré de nouvelles dynamiques entre les nations (G. Dauvin, 2017).

Aujourd'hui, la République populaire de Chine (RPC) ne réinvente pas la roue, mais plutôt s'appuie sur l'héritage de ces routes millénaires pour réaliser son ambitieux agenda économique d'ici 2049. Il est de notoriété publique que l'Empire du Milieu cherche à surpasser son éternel rival sur la scène internationale, les États-Unis d'Amérique (USA), en célébrant le centenaire de la République populaire de Chine en tant que première puissance mondiale (X. Sampson, 2019).

Un objectif improbable, mais pas nécessairement insurmontable. Pour atteindre cet objectif, Pékin s'est positionné comme l'une des forces motrices de la mondialisation contemporaine. Au cœur de cette ascension se trouve une initiative ambitieuse qui a captivé l'attention du monde entier dès son annonce : les « Nouvelles Routes de la Soie » (NRS), un projet qui réanime et modernise naturellement la Route de la Soie précédemment évoquée.

Proposées pour la première fois le 7 septembre 2013 par le président chinois Xi Jinping lors d'un discours à Astana, au Kazakhstan, les NRS, également connues sous le nom d'Initiative de la Ceinture et de la Route (*Belt and Road Initiative*, BRI),

représentent un projet de développement d'une envergure sans précédent dans l'histoire de l'humanité.

Ce réseau de routes terrestres et maritimes s'étend à travers l'Asie, l'Europe, l'Afrique et au-delà, établissant des liens économiques, culturels et géopolitiques à l'échelle mondiale. Les NRS sont bien plus que de simples infrastructures de transport. Elles redéfinissent les relations internationales, influencent la trajectoire de la mondialisation au XXI<sup>e</sup> siècle et visent à établir une hégémonie chinoise sur les plans politique et économique (J. - P. Cabestan, 2019, p. 19).

Au sein de cette toile complexe de connectivité mondiale, l'Afrique occupe une place de choix. Le continent africain, riche en ressources naturelles et en potentiel économique, a plus que jamais besoin d'infrastructures pour assurer son développement. D'où l'ambition affichée depuis l'Organisation de l'unité africaine (OUA) en 1963 à l'Union africaine (UA) en 2002 de renforcer l'intégration du continent.

Que ce soit les communautés économiques régionales (CER), le plan d'action de Lagos de 1980, le traité d'Abuja de 1991, le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) de 2012, l'Agenda 2063 de 2015, ou encore la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) de 2018, l'Afrique ne cesse de mettre en place des initiatives pour rejoindre le wagon de la mondialisation dont elle est la grande perdante et rattraper son retard sur les autres régions du monde (P. Boniface, 2022, p. 39-40).

Le temps a prouvé que le schisme multiscalair qui divisait injustement le monde entre Nord et Sud, entre pays industrialisés et pays du tiers-monde, n'est plus qu'un symbole rappelant un certain état du monde, en vigueur aux XIX<sup>e</sup> et

XX<sup>e</sup> siècles, qui n'est plus totalement d'actualité. Sinon, comment expliquer le miracle économique chinois, devenu depuis 2009 l'un des principaux partenaires commerciaux et investisseurs de l'Afrique, avec une préférence marquée pour le secteur des infrastructures (BTP) ? C'est donc sans surprise que Pékin a endossé le rôle de « bailleur-constructeur » sur les NRS passant par le continent africain (E. Mottet, B. Courmont et F. Lassere, 2023, p. 188).

Cependant, cette relation n'est pas exempte de défis ni de controverses. Les avantages économiques potentiels sont réels, mais constamment contrebalancés par des préoccupations liées à la dette, à la dépendance économique et à l'impact environnemental.

D'où l'importance de traiter ce sujet qui soulève une importante problématique : dans quelle mesure l'Initiative des NRS de la Chine redéfinit-elle les dynamiques de la mondialisation en Afrique, en termes d'avantages économiques, d'inconvénients potentiels et de conséquences géopolitiques, et quelles sont les implications de cette transformation pour le continent africain et les relations sino-africaines ?

Au vu de cette question centrale, plusieurs hypothèses s'imposent à notre réflexion. L'initiative des NRS pourrait stimuler la croissance économique en Afrique grâce à des investissements massifs dans les infrastructures, un commerce accru et des opportunités d'emploi, renforçant ainsi les économies africaines.

Cependant, l'augmentation des investissements chinois en Afrique pourrait entraîner une dépendance économique accrue des pays africains à l'égard de la Chine, suscitant des inquiétudes quant à la perte de souveraineté et à une forme de néocolonialisme économique. Les NRS pourraient également intensifier les rivalités géopolitiques en Afrique, avec

des puissances établies et émergentes cherchant à défendre leurs intérêts dans un contexte de compétition accrue pour les ressources et l'influence.

En outre, en plus des aspects économiques, les NRS pourraient favoriser un échange culturel accru entre la Chine et l'Afrique, renforçant ainsi les liens diplomatiques et culturels entre les deux régions.

Dans cet article, nous plongerons dans l'univers complexe des NRS en nous focalisant sur l'Afrique. Nous examinerons leur origine, leur impact actuel (1) et leurs implications pour l'avenir du continent africain.

En naviguant à travers les atouts (2), les inconvénients et les controverses (3), ainsi qu'en explorant les perspectives à venir, nous dévoilerons les multiples facettes de cette initiative chinoise monumentale et son influence grandissante sur la mondialisation au XXI<sup>e</sup> siècle.

### **1.Des routes de la soie aux nouvelles voies de la mondialisation**

La Route de la Soie, reliant la Chine à l'Europe et au Moyen-Orient, a joué un rôle essentiel dans la mondialisation des échanges<sup>1</sup>. Au Moyen Âge, des caravanes marchandes ont parcouru cette route, jetant ainsi les bases d'une première culture commerciale mondiale. Elle permettait de transporter des marchandises de l'Extrême-Orient

---

<sup>1</sup>La mondialisation des échanges est un aspect essentiel du processus de mondialisation en général. Elle fait référence à l'augmentation significative des flux de biens, de services, de capitaux et d'informations entre différents pays et régions du monde. Ce phénomène est caractérisé par une intégration économique accrue à l'échelle internationale, où les frontières nationales deviennent de moins en moins un obstacle aux échanges.

jusqu'au Levant<sup>2</sup> et doit son nom à la soie, un produit fortement prisé en Occident et dont la fabrication était un secret bien gardé en Chine. L'origine de la soie remonte à la Chine antique, où la légende attribue sa découverte à une impératrice de la dynastie Xia vers 2070 av. J.-C. Le secret de sa production était jalousement gardé et sa divulgation était passible de la peine de mort. Ces précieux fils de soie ont ensuite tissé un vaste réseau commercial reliant les contrées chinoises à Rome, formant ainsi les fondations de la célèbre Route de la Soie (C. B. Pérez, 2018).

Cette route a été initialement développée au I<sup>er</sup> siècle av. J.-C. lorsque l'empereur chinois Han Wu Di a consolidé les frontières occidentales de l'empire, ce qui a nécessité la construction d'infrastructures routières, de défenses et de garnisons. Les missions diplomatiques de Zhang Qian en 138 av. J.-C. ont rapporté des informations essentielles sur les peuples, les produits et les routes commerciales des contrées occidentales.

Ici malgré son nom trompeur, la Route de la Soie n'était pas une route unique, mais plutôt un réseau de voies en constante évolution, variant selon les époques, les contextes politiques et les besoins économiques. Elle englobait un réseau complexe de voies terrestres et maritimes qui ont facilité les échanges commerciaux et culturels entre la Chine et l'Occident sur près de deux millénaires, du I<sup>er</sup> siècle av. J.-C. au XV<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.

---

<sup>2</sup> Le Levant est une région géographique historique qui, en français, désignait traditionnellement les régions côtières de l'Asie bordant la mer Méditerranée. Cela comprend principalement la Syrie et le Liban, également connus sous le nom d'États du Levant en français. Cependant, la région du Levant englobe un territoire plus vaste, incluant la Palestine, Israël, la Jordanie, l'Anatolie, la Mésopotamie et l'Égypte.

Les voies terrestres couvraient une grande étendue, partant d'Antioche en Syrie, traversant l'empire parthe et passant par des villes telles qu'Ecbatane et Hecatompylos, pour finalement atteindre Antioche de Margiane (Merv).

La branche occidentale se prolongeait jusqu'aux oasis entourant le bassin du Tarim, reliant des villes comme Bactres, Kachgar et Khotan. Deux itinéraires se rejoignaient ensuite, menant à Loyang ou Chang'an, les capitales chinoises successives. À partir du I<sup>er</sup> siècle apr. J.-C., la Route de la Soie s'est également étendue aux voies maritimes, reliant la Chine à l'Occident via l'Asie du Sud-Est, l'Inde, le golfe Persique, la mer Rouge et **l'Afrique orientale**.

Cette voie maritime a facilité les échanges de produits tels que la porcelaine, les épices, les perles et l'ivoire. Entre le VII<sup>e</sup> et le XIII<sup>e</sup> siècle, la Route de la Soie a atteint son apogée, favorisant le commerce, les échanges culturels et religieux, ainsi que la diffusion des arts, des sciences et des technologies.

Cependant, à partir du XIV<sup>e</sup> siècle, elle a commencé à décliner en raison d'invasions, de conflits internes, d'épidémies et de l'émergence de nouvelles routes maritimes européennes. Ce n'est qu'au XIX<sup>e</sup> siècle que le géographe allemand Ferdinand Von Richthofen nommera ce réseau commercial la « Route de la Soie ». Ce terme est resté en usage jusqu'à aujourd'hui.

Les efforts de l'UNESCO dans les années 1980 ont ravivé l'intérêt pour la Route de la Soie en tant que patrimoine culturel mondial, favorisant la découverte de sites archéologiques et renforçant la compréhension des liens entre les civilisations eurasiatiques (UNESCO, 2002).

Plus récemment, la Route de la Soie a évolué vers une initiative géopolitique et économique incarnée par le président chinois Xi Jinping, connue sous le nom de NRS. Dans les documents diplomatiques chinois, *丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路*, elle est officiellement désignée sous le nom de « La Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route de la Soie maritime du XXI<sup>e</sup> siècle ».

Cette appellation, *一带一路* (*yīdàiyīlù*), est souvent simplifiée en « la Ceinture et la Route » en français ou « *One Belt One Road* » (OBOR) en anglais.

Au départ, on parlait en termes de projet, « la Ceinture et la Route », mais à partir de 2017, le terme largement accepté est devenu « Initiative route et ceinture » en français et « *Belt and Road Initiative* » (BRI) en anglais. Ce changement de terminologie reflète l'ambition croissante de la Chine.

Alors qu'un projet est généralement une entreprise spécifique avec des objectifs définis, une durée limitée et des tâches précises, une initiative est un concept plus vaste qui englobe un ensemble de projets, d'actions coordonnées et de mesures visant à atteindre un objectif global.

En effet, la BRI, qui avait initialement pour but de renforcer les liens entre les nations en Eurasie et en Afrique, s'étend maintenant à l'Amérique latine, à l'Océanie et même à l'Arctique. Cette initiative est devenue un élément essentiel de la politique étrangère de la Chine, visant à contrer l'influence américaine et à promouvoir une vision globale de la connectivité à l'échelle mondiale.

**Figure 1 : De la soie classique à la soie contemporaine**



Source : Disponible sur <https://www.futuribles.com/les-nouvelles-routes-de-la-soie-dix-ans-apres/> (Consulté le 2 août 2023)

Le réseau à la fois maritime et terrestre représenté sur la carte ci-dessus (Figure 1) suit le tracé originel des nouvelles routes de la soie, qui s'étendent comme de véritables fils à travers l'Europe, l'Asie et l'Afrique.

C'est pourquoi il est appelé « Ceinture », car il part de la Chine, parcourt le monde et revient en Chine, formant ainsi une boucle. Cette « Route » plurielle englobe un large éventail d'infrastructures, y compris des voies navigables, des ports, des voies ferrées, des routes, des gares, etc. Elle englobe l'ensemble du réseau d'infrastructures et de connexions nécessaires pour faciliter le commerce et la connectivité entre les différentes régions traversées par les NRS.

Bien que controversée, la théorie de Samuel Huntington repose sur l'idée que les identités culturelles et religieuses des peuples deviendront la principale source de conflits dans le monde après la Guerre Froide (1947-1991).

Selon lui, les futurs conflits seraient de nature multicivilisationnelle et impliqueraient huit civilisations majeures : la civilisation occidentale, la civilisation slave orthodoxe, la

civilisation islamique, la civilisation africaine, la civilisation hindoue, la civilisation confucéenne, la civilisation japonaise et la civilisation latino-américaine (S. Huntington, 2000).

Aujourd'hui, cette approche trouve une vérification dans la réalité de la multipolarité du monde, caractérisée notamment par le bras de fer entre le bloc des puissances occidentales, principalement les États-Unis et l'Europe, et celui des puissances émergentes du XXI<sup>e</sup> siècle, principalement les BRICS<sup>3</sup>. Dans ce contexte, les premiers cherchent à maintenir leur position dominante tandis que les seconds aspirent à la remplacer.

Dans cette course effrénée pour obtenir le titre de *primus inter pares*<sup>4</sup>, deux géants économiques aux économies étroitement liées sont en conflit : les USA et la Chine. Cette confrontation ne se manifeste pas

<sup>3</sup> Les BRICS sont un acronyme qui désigne un groupe de cinq grandes économies émergentes, à savoir le Brésil, la Russie, l'Inde, la Chine et l'Afrique du Sud. Ces pays sont souvent considérés comme un contrepoids aux économies occidentales développées et ont cherché à promouvoir un monde multipolaire où leur influence jouerait un rôle plus important. Ils coopèrent également sur des questions telles que le commerce international, la sécurité régionale et le développement durable. Les BRICS vont s'élargir à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024 en accueillant dans leurs rangs six nouveaux pays : l'Iran, l'Argentine, l'Égypte, l'Éthiopie, l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis.

<sup>4</sup> « Primus inter pares » est une expression latine qui signifie littéralement « premier parmi les pairs ». En relations internationales, elle est parfois utilisée pour décrire la position d'un pays ou d'un dirigeant qui, bien qu'étant formellement égal aux autres dans un groupe ou une organisation, détient une influence ou une autorité supérieure en raison de sa taille, de son pouvoir économique, de sa puissance militaire ou de son prestige diplomatique.

(encore) par des mesures coercitives relevant du *hard power*, mais plutôt par une rivalité géopolitique, géoéconomique et géostratégique qui s'appuie sur le *soft power*. Cette rivalité internationale à plusieurs niveaux évoque inévitablement la guerre antique du Péloponnèse qui a entraîné Athènes et Sparte dans un piège, selon les enseignements de Thucydide. L'avenir nous dira si l'histoire se répète, mais il est déjà évident que ces deux puissances se confrontent fréquemment sur trois principaux fronts, comme l'ont souligné Y. Carmona et M. Pham (2019) :

- Le premier front est très visible en mer de Chine du Sud, où un tiers du trafic maritime mondial passe. Pékin y renforce ses prétentions maritimes et souveraines en excluant les États-Unis et leurs alliés. Cela comprend d'importants travaux de remblai depuis 2014, transformant des hauts-fonds submersibles en îlots dotés de pistes d'atterrissage, d'installations portuaires, et de capacités militaires. Le différend concernant les îles Spratleys, qui implique la Chine, la Malaisie, Taïwan, l'Indonésie et le Vietnam, est un exemple clair de démonstration de force et d'affirmation de la souveraineté.
- Le deuxième front, bien qu'il passe souvent inaperçu, concerne le cyberspace, les cyberarmes et la domination des technologies avancées, telles que les semi-conducteurs, l'informatique quantique et l'intelligence artificielle. Malgré le caractère discret de cette bataille, la Chine, tout comme la Russie, manifeste clairement sa volonté d'investir de manière significative dans ce secteur. Cela se traduit par sa politique industrielle « made in China 2025 » ainsi que par ses investissements en capital-risque dans la Silicon Valley pour l'acquisition de nouvelles technologies.
- Le troisième front, qui est l'objet de cet article, désigné officiellement

sous le nom de NRS ou BRI. En substance, il s'agit d'un programme de prêts dépassant les 1000 milliards de dollars destiné à l'infrastructure. Ces prêts sont financés par la Chine et principalement mis en œuvre par des entreprises de construction chinoises. Ce programme permet aux pays défavorisés ou en manque de capitaux d'accéder à un fonds pour la construction et l'expansion d'autoroutes, de chemins de fer, de ponts, de ports, d'oléoducs et de centrales électriques. Ces infrastructures créent un réseau interconnecté entre ces pays et la Chine, favorisant ainsi la croissance des marchés, bénéficiant à la fois aux pays emprunteurs et à la Chine en tant que fournisseur.

Le troisième front est sur le point de rivaliser en importance et devenir aussi visible que le premier, car il englobe déjà les deux précédents. Deux banques et un fonds ont vu le jour pour soutenir ce projet chinois pharaonique qui a même été ajouté, en 2017, à la Constitution du Parti Communiste Chinois (PCC). Il s'agit de la Banque de Développement, la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAII) et le Fonds de la Route de la soie.

De 2013 à 2018, selon les chiffres fournis par le gouvernement chinois, le volume des échanges commerciaux entre la Chine et ses partenaires a atteint un montant dépassant les 6 000 milliards de dollars. Parallèlement, les investissements chinois dans ces pays se chiffrent à plus de 90 milliards de dollars. Au cours de cette période, près de 1 800 projets d'infrastructure ont été lancés, englobant la construction de routes, de canaux, de lignes de chemin de fer, de ports, ainsi que de zones industrielles.

De plus, l'initiative aurait généré la création de 300 000 emplois le long du tracé des NRS. Selon les estimations de la Banque mondiale,

les projets d'infrastructure et de développement des réseaux routiers financés dans le cadre de l'initiative de la Ceinture et la Route pourraient contribuer à accroître la croissance du produit intérieur brut (PIB) des pays participants de l'ordre de 3,35 % (J.-M. Meyer, 2019).

Les NRS constituent essentiellement un projet fourre-tout que Pékin utilise désormais pour étiqueter toutes ses actions étrangères, même si elles ne sont pas nécessairement liées. Cela engendre divers projets, tels que la nouvelle route de la soie numérique, la nouvelle route de la soie maritime du XXI<sup>e</sup> siècle, la nouvelle route de la soie verte, la nouvelle route de la soie intellectuelle, la nouvelle route de la soie pacifique, la nouvelle route de la soie polaire pour l'Arctique ou encore la nouvelle route de la soie sanitaire, qui a pris une grande importance pendant la pandémie de Covid-19 lorsque la Chine a mené une diplomatie active en matière de santé (N. Niambi, 2023), etc.

Cette approche monolithique ne facilite pas toujours la compréhension des véritables implications et rôles des NRS, mais il est possible de les comprendre à la fois officiellement et officieusement.

Officiellement, du point de vue économique, les NRS visent à stimuler le commerce international entre la Chine et ses partenaires, favorisant ainsi les échanges économiques mondiaux. Elles visent également à réduire les coûts et le temps liés à la circulation des personnes et des marchandises, créant ainsi une communauté économique mondiale. Un véritable moyen de sortir du goulot d'étranglement international qu'est l'actuelle mondialisation.

Le discours chinois insiste sur le renforcement de la confiance politique mutuelle, de l'intégration économique et de la tolérance culturelle pour atteindre une

communauté d'intérêts, de destinée et de responsabilité (Portail de la Ceinture et la Route<sup>5</sup>).

Officieusement, du point de vue géopolitique, ces routes permettront à la Chine d'étendre son influence en exportant sa culture, son modèle politique et économique, ainsi que sa technologie. Elles ouvrent la voie à une forme d'hégémonie en chantier. Sur le plan géostratégique, elles facilitent le déploiement des forces militaires chinoises dans le monde, comme en témoigne la première base militaire chinoise à Djibouti en Afrique.

Cela vise à sécuriser les voies d'approvisionnement stratégiques par la mer d'Arabie, contournant ainsi le détroit de Malacca sous contrôle américain, dans le cadre de la stratégie du collier de perles<sup>6</sup>. Cette initiative permettra également à la Chine d'intensifier ses exportations, de lutter contre la surproduction, de développer l'Ouest de la Chine (Xinjiang-Urumqi) et le centre du pays, d'accroître les investissements directs à l'étranger (IDE), de garantir l'accès aux matières premières et à une main-d'œuvre moins coûteuse, tout en renforçant son influence politique en transformant les pays partenaires en

---

<sup>5</sup> Informations disponibles sur <https://fra.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm>. (Consulté le 10 août 2023)

<sup>6</sup> La stratégie du collier de perles est un terme géopolitique qui fait référence à une série de ports et d'installations maritimes que la Chine construit ou finance le long de ses routes commerciales dans l'océan Indien. L'idée derrière cette stratégie est de créer un collier virtuel de bases navales, de ports et d'infrastructures le long des routes commerciales clés qui relient la Chine à l'Europe, au Moyen-Orient et à l'Afrique. Ces installations sont situées dans des pays comme le Pakistan, le Sri Lanka, le Bangladesh, le Myanmar et d'autres, et elles permettent à la Chine de sécuriser ses voies de navigation, de faciliter le commerce, d'accroître son influence régionale et d'assurer un approvisionnement continu en matières premières, notamment en pétrole et en gaz.

futurs alliés diplomatiques, si ce n'est pas déjà le cas.

Inévitablement, que l'on soit d'accord ou non, les NRS ou BRI finiront par remodeler la mondialisation. Dans cette nouvelle configuration, il reste à voir si l'Afrique pourra enfin tirer profit de cette mondialisation 2.0 aux couleurs chinoises.

## **2. Une mondialisation 2.0 pour l'Afrique ?**

Bien que le projet des NRS puisse sembler prometteur sur le papier, sa mise en œuvre pratique s'avère bien plus complexe que la théorie ne le laisse présager. Tous les pays du monde sont intéressés par leur part du gâteau, mais ils ne sont pas tous prêts à participer à la préparation de celui-ci. L'acceptation de ce projet provient principalement des pays en développement, tandis que les pays développés se montrent plus réticents à l'expansion de la Chine à leurs frontières.

Cependant, selon un rapport publié le 26 juin 2023, compilé à partir de données publiques disponibles sur le site du portail de la Ceinture et la Route (version chinoise), il a été révélé que 152 pays et 36 organisations internationales à travers le monde ont, dans une certaine mesure, accepté de participer à la construction conjointe des NRS grâce à divers accords, documents, mémorandums, ou protocoles de coopération avec la Chine dans le cadre de l'initiative de la Ceinture et la Route. Parmi ces pays, près d'un tiers sont des pays africains, soit environ 52 pays africains membres de la BRI,

qui ont signé ces accords ou documents.

Le tableau 1 met en évidence que presque la totalité du continent africain semble accueillir favorablement les NRS. Cependant, il est essentiel de faire preuve de nuance dans cette réalité. Tous les pays peuvent potentiellement participer à l'initiative de la Ceinture et la Route, mais il existe des distinctions significatives entre eux. Il est nécessaire de distinguer les pays qui sont impliqués dans le projet de manière indirecte de ceux qui sont directement traversés ou concernés par la Route de la Soie maritime à l'Est de l'Afrique. Parmi les pays directement impliqués ou impactés par cette route, on peut citer le Kenya (Nairobi), Djibouti, l'Éthiopie, le Soudan, l'Égypte et l'Algérie, parmi d'autres (voir Figure 1 ci-dessus).

Sur la période de 2011 à 2018, on observe que l'Afrique de l'Ouest a été la région bénéficiant le plus des financements chinois, avec une part de 33,32 %, suivie de l'Afrique de l'Est (31,71 %), l'Afrique australe (17,26 %), l'Afrique centrale (13,85 %) et enfin l'Afrique du Nord (1,61 %). À l'échelle continentale africaine, les principaux secteurs financés par la Chine sont les transports (41,45 %) et l'énergie (35,85 %), précédant l'eau (14,02 %), le secteur « multisectoriel » (3,48 %), des domaines non spécifiés, ainsi que les technologies de l'information et des communications (TIC, 2,57 %).

Ces engagements chinois sur la période se caractérisent par une concentration similaire, avec les secteurs des transports (41,75 %) et de l'énergie (37,72 %) absorbant la majeure partie des flux financiers (X. Aurégan, 2023).

**Tableau 1 : Les pays africains signataires de documents de coopération avec la Chine pour la construction conjointe de la Ceinture et la Route**

| <b>PAYS : SIGNATURES CONNEXES AUX NRS</b>   |
|---|
| <b>Soudan (1)</b> : Le Soudan a signé un accord de coopération avec la Chine sur l'initiative « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Afrique du Sud (2)</b> : L'Afrique du Sud a signé un protocole d'accord avec la Chine sur la coopération intergouvernementale sur l'initiative « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Sénégal (3)</b> : La Chine et le Sénégal ont signé un document de coopération sur l'initiative « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Algérie (4)/Angola (5)/Burundi (6)/Cameroun (7)/Cap-Vert (8)/Congo Brazzaville (9)/Côte d'Ivoire (10)/Djibouti (11)/Éthiopie (12)/Gabon (13)/Gambie (14)/Ghana(15)/Guinée (16)/Kenya (17)/Mauritanie (18)/Mozambique (19)/Namibie (20)/Nigéria (21)/Ouganda (22)/Seychelles (23)/Sierra Leone (24)/Somalie (25)/Soudan du Sud(26)/Tanzanie(27)/Tchad(28)/Togo(29)/Zambie(30)/Zimbabwe(31)</b> : La Chine a signé des protocoles d'accord avec 28 pays africains pour construire conjointement « la Ceinture et la Route ». |
| <b>Rwanda (32)</b> : La Chine et le Rwanda ont signé des documents relatifs à la construction de « la Ceinture et la Route ».   |
| <b>Maroc (33)</b> : La Chine et le Maroc ont signé un protocole d'accord sur la construction conjointe de l'initiative « la Ceinture et la Route ».   |
| <b>Madagascar (34)</b> : La Chine et Madagascar ont signé le mémorandum d'accord entre le gouvernement de la République populaire de Chine et le gouvernement de la République de Madagascar sur la promotion conjointe de la construction de la Ceinture économique de la Route de la soie et de la Route maritime de la soie du 21 <sup>e</sup> siècle.   |
| <b>Tunisie (35)</b> : La Chine et la Tunisie ont signé un protocole d'accord sur la construction conjointe de l'initiative « la Ceinture et la Route ».   |
| <b>Libye (36)</b> : La Chine et la Libye ont signé un protocole d'accord sur la construction conjointe de l'initiative « la Ceinture et la Route ».   |
| <b>Égypte (37)</b> : La Chine et l'Égypte ont signé un document de coopération sur l'initiative « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Guinée équatoriale (38)</b> : Le gouvernement chinois et le gouvernement de Guinée équatoriale ont signé un protocole d'accord sur la construction conjointe de l'initiative « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Libéria (39)</b> : Le gouvernement chinois et le gouvernement libérien ont signé un protocole d'accord sur la construction conjointe de l'initiative « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Lesotho (40)/Comores (41)/Bénin (42)</b> : Chine-Lai, Chine-Koweït et Chine-Bei ont signé un protocole d'accord sur la coopération « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Mali (43)</b> : La Chine et le Mali ont signé un protocole d'accord sur la coopération dans la construction conjointe de « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Niger (44)</b> : Un protocole d'accord sur la coopération intergouvernementale sur l'initiative « la Ceinture et la Route » a été signé avec la Chine.   |
| <b>RDC (45)</b> : La République démocratique du Congo et la Chine ont signé un mémorandum d'accord sur la promotion conjointe de la construction de « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Botswana (46)</b> : Le Botswana a signé un document de coopération sur l'initiative « la Ceinture et la Route » avec la Chine.   |
| <b>Centrafrique (47)</b> : Le gouvernement chinois et le gouvernement de la République centrafricaine ont signé un protocole d'accord sur la construction conjointe de l'initiative « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Guinée-Bissau (48)</b> : La Chine et la Guinée-Bissau ont signé un protocole d'accord sur la construction conjointe de l'initiative « la Ceinture et la Route ».   |
| <b>Érythrée (49)</b> : La Chine et l'Érythrée ont signé un protocole d'accord sur la construction conjointe de l'initiative « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Burkina Faso (50)</b> : Le gouvernement chinois et le gouvernement du Burkina Faso ont signé un protocole d'accord sur la construction conjointe de l'initiative « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Sao Tomé-et-Principe (51)</b> : La Chine et Sao Tomé-et-Principe ont signé un protocole d'accord sur la construction conjointe de l'initiative « la Ceinture et la Route ».  |
| <b>Malawi (52)</b> : La Chine et le Malawi ont signé un protocole d'accord sur la construction conjointe de l'initiative « la Ceinture et la Route ».   |

Source : Adapté de l'adresse <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/77298.html> (Consulté le 16 août 2023)

En résumé, la Chine apporte un soutien financier considérable aux projets d'infrastructure en Afrique, avec un intérêt marqué pour les mêmes régions et secteurs que les autres bailleurs de fonds, à l'exception notable de l'Afrique du Nord et éventuellement de l'Afrique australe.

Entre 2005 et 2017, la Chine a octroyé des prêts d'un montant total de 137 milliards de dollars américains à des nations africaines pour soutenir la construction de nouvelles infrastructures. Ces investissements sont identifiés sous deux appellations distinctes : la « Ceinture économique de la route de la soie » pour les projets liés aux infrastructures routières et ferroviaires, et la « route de la soie maritime du XXI<sup>e</sup> siècle » pour les infrastructures dédiées au transport maritime (Centrimex, 2022).

Ces données mettent en évidence que la majeure partie du financement chinois en Afrique est principalement dirigée vers deux régions clés : l'Afrique de l'Ouest, bordée par l'océan Atlantique, et l'Afrique de l'Est, bordée par l'océan Indien. Ceci est particulièrement vrai pour les nations côtières qui sont capables d'accueillir des routes maritimes en provenance de l'extérieur, permettant ainsi une meilleure intégration et une circulation fluide des personnes et des marchandises sur tout le continent.

Pour illustrer cette stratégie, prenons l'exemple du Sénégal, où la Chine a investi dans la construction de l'autoroute de Thiès-Touba, reliant désormais Dakar, Thiès et Touba. Cette infrastructure facilite grandement les exportations depuis l'intérieur du Sénégal ainsi que depuis le Mali voisin. Un autre exemple marquant est le port polyvalent de Dolareh, qui est une extension du port international de Djibouti, inauguré en 2017. Ce port est aujourd'hui le plus grand port à conteneurs d'Afrique, et il dispose également d'un terminal

pétrolier de grande envergure. Il est étroitement relié à l'Éthiopie grâce à une ligne ferroviaire financée par la BAII.

Situé au carrefour des principales routes maritimes entre l'Europe, l'Extrême-Orient, le golfe Arabo-Persique et l'Afrique, ce port est en passe de devenir le principal hub de la Corne de l'Afrique, devenant ainsi une plaque tournante essentielle pour les navires intercontinentaux. En chiffres, il est intéressant de noter que déjà 70 % du PIB de l'Éthiopie transite par le port de Djibouti, ce qui représente 95 % des importations et 80 % des exportations éthiopiennes, selon un rapport de l'Agence France Trésor. De plus, le port de Mombasa au Kenya demeure le port maritime le plus important en Afrique de l'Est. Il est étroitement relié par des routes à la frontière tanzanienne, à l'Ouganda et même au Nigeria<sup>7</sup>.

Des réseaux ferroviaires bien développés permettent également le transport efficace de marchandises depuis et vers Nairobi. En conséquence, les autorités kényanes investissent considérablement dans l'expansion de leurs capacités de stockage et d'accueil des porte-conteneurs (Centrimex, 2022).

---

<sup>7</sup> Le réseau des routes transafricaines, également connu sous le nom de *Trans-African Highways* (TAH), est un ensemble de projets visant à établir des routes transcontinentales en Afrique. Au sein de ce réseau, la Transafricaine 8 (TAH8) s'étend sur 6259 km, reliant le golfe de Guinée à la façade sur l'océan Indien. La moitié orientale de la route, reliant Lagos à Mombasa, est achevée à travers le Kenya et l'Ouganda, où elle est communément désignée comme l'autoroute transafricaine. Bien que ses extrémités occidentales au Nigeria, au Cameroun et en République centrafricaine soient en grande partie achevées, un chaînon manquant en République démocratique du Congo empêche actuellement une utilisation pratique dans la partie centrale.

Les prêts et investissements chinois en Afrique poursuivent des objectifs bien définis, mais ils représentent également des atouts significatifs permettant à l'Afrique de faire partie de cette mondialisation 2.0. Cette injection de financement dans le cadre de la BRI a déjà eu et aura probablement plusieurs retombées positives, notamment :

- l'accélération des échanges économiques avec plusieurs États africains ;
- la construction de nouvelles infrastructures économiques dans des domaines tels que l'énergie, les transports, l'immobilier et les métaux, englobant la création de gares, de ports, d'autoroutes et de zones industrielles ;
- la stimulation du secteur touristique en tant qu'axe de développement durable ;
- le transfert de connaissances et de technologies ;
- le renforcement de la sécurité aux frontières maritimes et terrestres ;
- la fluidification du transport maritime dans l'océan Indien ;
- l'intensification des échanges commerciaux avec la Chine grâce à une amélioration des délais et des coûts de transport et de livraison ;
- la contribution au renflouement des finances publiques des États via la fiscalité, notamment les droits de douane liés à l'importation et à l'exportation ;
- l'ouverture de nouveaux débouchés économiques par la création d'usines, contribuant ainsi à la réduction des coûts de transport des marchandises ;
- l'amélioration des conditions de vie des populations locales et la réduction du taux de chômage ;
- la promotion de la synergie entre divers programmes de développement tels que les Objectifs de Développement Durable des Nations unies (ODD) et l'Agenda 2063 de l'UA, ainsi que les mécanismes de coopération internationale actifs en Afrique tels que le Forum de Coopération sino-africaine (FCSA) et le Forum la Ceinture et la Route.

Toutefois, comme toute médaille comporte deux faces, les NRS présentent non seulement des avantages en Afrique, mais aussi des inconvénients. Des controverses entourent déjà ces voies sur le continent, de même que dans d'autres régions du monde.

### **3. Horizons africains des NRS : inconvénients et controverses**

Comme l'a souligné Sir Walter Raleigh<sup>8</sup> : « Qui tient la mer tient le commerce du monde ; qui tient le commerce tient la richesse ; qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même » (P. Royer, 2014). La Chine aspire clairement à jouer un rôle prédominant dans le monde, mais cette ambition s'accompagne de la question de savoir si elle souhaite partager cette position avec d'autres acteurs.

Il est essentiel de reconnaître que, dans le contexte des relations entre États souverains, les alliances et les partenariats sont principalement motivés par les intérêts nationaux plutôt que par des sentiments d'amitié ou d'affection. Malgré les déclarations de Pékin sur la construction d'une communauté de destin à travers les NRS, il est important de noter que, du point de vue terminologique, de l'initiative ou du projet, il s'agit essentiellement d'un projet de nature chinoise, conçu et réalisé par des acteurs chinois, dans l'intérêt de la Chine avant de profiter au reste du monde.

---

<sup>8</sup> Grâce à son expertise en navigation, Walter Raleigh (1554-1618), d'origine anglaise, a été l'un des premiers à mettre en évidence l'importance cruciale de la domination des mers pour un pays. Cette citation résume de manière concise la politique économique future du Royaume-Uni, qui, en grande partie grâce à sa suprématie maritime, est devenue la première puissance économique du XIXe siècle et a joué un rôle de premier plan dans la révolution industrielle.

La BRI peut être perçue comme un moyen supplémentaire pour la Chine de s'affranchir de la gouvernance mondiale établie par l'Occident. Les institutions financières de ce projet agissent comme ses homologues des institutions de Bretton Woods « made in China », notamment la BAI et le Fonds de la Route de la soie, prêtes à favoriser une transition potentielle du pétrodollar au petroyuan au cours des décennies à venir.

Les réseaux d'infrastructures construits par des acteurs chinois, financés par la Chine, sont progressivement mis en place pour remplacer à long terme les routes commerciales traditionnelles qui animent actuellement le commerce international. Cependant, il est important de noter que si les échanges entre la Chine et les pays partenaires le long de ces nouvelles routes de la mondialisation devaient devenir déséquilibrés, cela pourrait entraîner des questions de redevabilité, pouvant potentiellement conduire à une perte de souveraineté.

De nombreuses théories pourraient illustrer les risques inhérents à la construction de ce nouvel ordre mondial souhaité par Pékin. Cependant, il est tout aussi crucial d'examiner la manière dont l'Afrique, en tant que berceau des pays en développement, réagit et s'adapte à l'ère des NRS.

La principale controverse liée aux nouvelles routes de la soie en Afrique tourne incontestablement autour de la question de la dette africaine, un sujet brûlant. Il est largement reconnu que de nombreux pays africains ont souscrit d'importants prêts auprès de la Chine pour financer des projets d'envergure, tels que la construction de ports, de routes et de chemins de fer.

Néanmoins, ces prêts ont fait l'objet de critiques en raison de diverses préoccupations, notamment leur manque de transparence, leur éventuel impact sur l'environnement, et leur potentiel à accroître l'endettement des nations africaines. Dans le même temps, des arguments en faveur de ces prêts avancent qu'ils sont indispensables pour financer le développement économique en Afrique, et que leurs avantages à long terme surpassent les risques à court terme.

Certains détracteurs occidentaux avec les USA en tête de file considèrent ces prêts comme une forme de « piège de la dette », où la Chine gagnerait en influence en Afrique en échange de prêts assortis de taux d'intérêt élevés.

Dès 2017, des chercheurs et experts asiatiques avaient des soupçons quant à la véritable nature du célèbre projet de la Ceinture et de la Route, craignant qu'il ne conduise à l'endettement excessif des pays les plus vulnérables impliqués. Le professeur Brahma Chellaney, spécialiste des Études stratégiques au New DelhiBased Center for Policy Research, a été le premier à assimiler ces prêts chinois à une forme de « diplomatie de l'endettement » ou « diplomatie du piège de la dette » (B. Chellaney, 2017).

Pour illustrer ces préoccupations, citons l'exemple de l'aéroport international de Mattala Rajapaska au Sri Lanka, devenu tristement célèbre pour être l'un des aéroports les plus déserts au monde. De même, le port de Hambantota Magampura Mahinda Rajapaska toujours au Sri Lanka reste en grande partie inutilisé, tout comme le port de Gwadar au Pakistan, malgré les milliards de dollars investis.

Cependant, du point de vue chinois, ces projets remplissent leur objectif, car les sous-marins chinois d'attaque ont pu accoster dans les ports sri lankais, et deux vaisseaux de

guerre ont rapidement été déployés pour assurer la sécurité du port de Gwadar. Selon certains, la Chine utiliserait ces dettes souveraines pour soumettre d'autres États à sa volonté (N.Niambi, 2019, p. 225-226).

Retenons l'exemple du lancement des travaux du port de Hambantota, où la Chine a initialement prêté 361 millions de dollars au gouvernement srilankais, avec des taux d'intérêt du marché. Cependant, en raison des recettes insuffisantes générées, le pays a contracté une dette supplémentaire de 1,9 milliard de dollars pour améliorer le port et construire un aéroport à proximité. Incapable de rembourser cette somme, le Sri Lanka a finalement cédé la majeure partie de ses droits sur le port pour une période de 99 ans en 2017 (S. Parker et G. Chefitz, p. 9-10).

Un scénario similaire s'est également produit en Afrique sous l'administration du défunt président tanzanien, John Magufuli (1959-2021). En effet, le gouvernement chinois s'était engagé à investir massivement dans la construction d'un nouveau port maritime à Bagamoyo, de taille similaire sinon supérieure à celui de Mombasa au Kenya, moyennant une durée de concession de 33 ans, un bail de 99 ans et un prêt colossal de 10 milliards de dollars. Cependant, Magufuli avait rejeté cet accord, qualifiant les conditions imposées par l'opérateur portuaire chinois China Merchants Holdings International, chargé de construire ce méga-projet financé par la Chine et le sultanat d'Oman, d'« abusives et délicates. » Le projet avait donc été suspendu, avant de refaire surface dans les négociations entre les parties tanzanienne et chinoise en 2021 (Agence ecofin, 2021).

Dans le même élan, en dépit des démentis du gouvernement kényan et chinois, des rumeurs ont circulé sur l'incapacité de ce pays

d'Afrique de l'Est à rembourser ses dettes, ainsi que sur la possibilité de céder la gestion de son principal port (Mombassa) à son créancier chinois (Courrier international, 2018).

Ces exemples mettent en lumière le risque considérable que le projet peut être pour l'Afrique, s'il s'avère représenter qu'un gigantesque éléphant blanc continental beau à contempler, mais sans aucune viabilité économique. Les inconvénients des NRS pour le continent africain ne se limitent pas à la dette, mais englobent également :

- le manque de transparence dans les accords conclus entre la Chine et les gouvernements africains dans le cadre de la diplomatie d'État à État soulève des préoccupations quant à l'utilisation des fonds et ouvre la porte à des risques de corruption ;
- certains projets liés à la BRI, tels que la construction de barrages et d'infrastructures, ont un impact environnemental potentiellement dévastateur sur les écosystèmes locaux et les ressources en eau ;
- l'accroissement de la dépendance économique envers la Chine en tant que principal partenaire commercial et financier peut rendre les pays africains vulnérables aux fluctuations économiques et politiques en Chine ;
- le contrôle exercé par la Chine sur les infrastructures et les ressources construites dans le cadre de la BRI pourrait compromettre la souveraineté nationale des pays africains ;
- les avantages économiques des projets liés à la BRI peuvent ne pas être répartis équitablement dans l'ensemble de la population d'un pays, créant ainsi des inégalités sociales internes, certaines régions bénéficiant davantage que d'autres ;
- la construction d'infrastructures et les investissements chinois en Afrique peuvent parfois entraîner des tensions locales, notamment en ce qui concerne l'accès aux terres et aux ressources naturelles ;

- les expropriations forcées et les bas salaires pour les travailleurs locaux sont des problèmes potentiels associés à certains projets de la BRI ;
- bien que certains projets puissent créer des emplois locaux, ils peuvent également nécessiter l'importation de main-d'œuvre chinoise, ce qui limite les avantages pour la population locale en termes d'emploi.

Il est important de noter que l'impact spécifique de la BRI varie d'un pays à l'autre et dépend de la manière dont les projets sont gérés et mis en œuvre. Certains pays africains voient des avantages significatifs dans ces investissements, tandis que d'autres rencontrent des défis importants.

La perception des avantages et des inconvénients de la BRI en Afrique peut donc varier en fonction de la situation nationale et des priorités de chaque pays.

## **Conclusion**

Les NRS chinoises ont suscité un débat complexe en Afrique, offrant à la fois des opportunités économiques significatives et des défis majeurs pour les pays du continent. Cette initiative massive de la Chine a accéléré le développement des infrastructures et des échanges commerciaux, mais a également soulevé des préoccupations légitimes concernant la dette, la transparence, l'environnement et la dépendance économique.

Toutefois, l'impact des NRS varie d'un pays à l'autre, et les avantages et inconvénients sont étroitement liés à la manière dont ces projets sont gérés et mis en œuvre au niveau national. Il est essentiel que les gouvernements africains négocient avec prudence et transparence, en préservant les intérêts nationaux tout en tirant parti des opportunités

offertes par la coopération avec la Chine.

En s'engageant dans cette nouvelle ère de mondialisation aux couleurs chinoises, les dirigeants africains doivent veiller avant tout à ce que les avantages économiques des NRS profitent à l'ensemble de la population et contribuent au développement durable. La collaboration sino-africaine dans le cadre des NRS doit être guidée par des principes de responsabilité, de durabilité et de respect mutuel pour assurer un avenir meilleur pour le continent.

En fin de compte, les NRS représentent une transformation majeure dans la dynamique des relations internationales, et l'Afrique joue un rôle central dans cette évolution. Le continent africain doit équilibrer habilement les avantages et les inconvénients de cette initiative, tout en affirmant sa propre voix et sa propre vision pour un avenir prospère et équitable dans un monde de plus en plus multipolaire.

L'occasion de faire entendre cette voix se présentera lors de la troisième édition du Forum de la Ceinture et de la Route, annoncée pour le mois d'octobre 2023 à Pékin, où l'Afrique pourra contribuer activement à façonner son propre destin dans cette ère de coopération internationale.

## Références bibliographiques

AGENCE ECOFIN, 2021, « La Tanzanie relance les négociations avec la Chine pour le mégaprojet du port de Bagamayo suspendu sous Magufuli », disponible sur <https://www.agenceecofin.com/transports/2806-89571-la-tanzanie-relance-les-negociations-avec-la-chine-pour-le-megaprojet-du-port-de-bagamayo-suspendu-sous-magufuli>. (Consulté le 25 août 2023)

AUREGAN Xavier, 2023, « Les moyens et les conséquences du bailleur-constructeur chinois dans les nouvelles routes de la soie en Afrique », Québec, *PUQ*, collection *Asie contemporaine*, p. 187-203.

BONIFACE Pascal, 2022, *50 idées reçues sur l'état du monde. Mondialisation, guerres et conflits, duel Chine/États-Unis... qui dirige le monde*, Paris, Armand Colin, hors collection.

CABESTAN Jean-Pierre, 2019, « Les nouvelles routes de la soie », *Études*, n° 12, p. 19-30.

CARMONA Yves et PHAM Minh, 2019, « Les routes de la soie : à qui va le profit, la Chine ou les pays au bord de la route ? », *Asialyst*, disponible sur <https://asialyst.com/fr/2019/01/28/nouvelles-routes-de-la-soie-bri-chine-a-qui-va-profit/>. (Consulté le 20 août 2023)

CENTRIMEX, 2022, « Trade Asie-Afrique : où en sont les nouvelles routes de la soie ? », disponible sur <https://www.centrimex.com/trade-asie-afrique-ou-en-sont-les-nouvelles-routes-de-la-soie/>. (Consulté le 16 août 2023)

CHELLANEY Brahma, 2017, « China's Debt-Trap Diplomacy », *Project syndicate*, disponible sur <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017>. (Consulté le 19 août 2023)

COURRIER INTERNATIONAL, 2018, « Kenya. Pour se rembourser, la Chine pourrait s'emparer du port de Mombassa », disponible sur <https://www.courrierinternational.com/article/kenya-pour-se-rembourser-la-chine-pourrait-semparer-du-port-de-mombasa>. (Consulté le 13 août 2023)

DAUVIN Guillaume, 2017, « Les grandes phases de l'histoire du commerce international », *Regards croisés sur l'économie*, Vol. 2, n° 21, p. 11-21.

DRÈGE Jean-Pierre, 1995, « De pékin à Constantinople, les routes de la soie », *L'Histoire*, mensuel 192, disponible sur <https://www.lhistoire.fr/de-p%C3%A9kin-%C3%A0-constantinople%C2%A0-les-routes-de-la-soie>. (Consulté le 15 août 2023)

GASTON-BRETON Tristan, 2013, « La route de la soie là où la mondialisation a commencé », *les Échos*, disponible sur <https://www.lesechos.fr/2013/08/la-route-de-la-soie-la-ou-la-mondialisation-a-commence-1098718>. (Consulté le 8 août 2023)

HUNTINGTON Samuel, 2000, *Le choc des civilisations*, Odile Jacob.

MEYER Jean-Michel, 2019, « L'Afrique face à la nouvelle route de la soie », *Le Point*, disponible sur [https://www.lepoint.fr/afrique/1-afrique-face-a-la-nouvelle-route-de-la-soie-31-05-2019-2316258\\_3826.php](https://www.lepoint.fr/afrique/1-afrique-face-a-la-nouvelle-route-de-la-soie-31-05-2019-2316258_3826.php). (Consulté le 30 août 2023)

MOTTET Éric, COURMONT Barthélémy et LASSERE Frédéric (dir), 2023, *À la croisée des nouvelles routes de la soie*, Québec, PUQ, collection *Asie contemporaine*.

NIAMBI Nathanaël, 2023, « La Chine en Afrique : Diplomatie de la COVID-19 », *HARIS*, n° 9, p. 86-100.

NIAMBI Nathanaël, 2019, « China in Africa: Debtbook Diplomacy? », *OJPS*, n° 9, p. 220-242.

PARKER Sam et CHEFITZ Gabrielle, 2018, « Debtbook Diplomacy, China's Strategic Leveraging of its Newfound Economic Influence and the Consequences for U.S. Foreign Policy », Cambridge, *Harvard Kennedy School*, p. 1-54.

PÉREZ Carles Buenacasa, 2018, « Les origines fascinantes des nouvelles routes de la soie », *National Geographic*, disponible sur <https://www.nationalgeographic.fr/search?q=les%20origines%20fascinantes%20de%20la%20route%20de%20la%20soie>. (Consulté le 13 août 2023)

PORTAIL DE LA CEINTURE ET LA ROUTE (version chinoise), 2023, « Liste des pays qui ont signé des documents de coopération avec la Chine pour construire conjointement « la Ceinture et la Route » », *China Belt and Road Network*, disponible sur <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/77298.html>. (Consulté le 16 août 2023)

ROYER Pierre, 2014, *Géopolitique des mers et des océans : qui tient la mer tient le monde* (2<sup>nd</sup>e ed.), Paris, PUF.

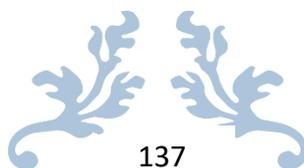
SAMPSON Ximena, 2019, « La recette chinoise pour conquérir le monde d'ici 2049 », *Radio-Canada*, disponible sur <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1223404/influence-chine-monde-routes-soie-bri-geostrategie-chinoise> (Consulté le 22 août 2023)

UNESCO, 2002, *Projet les nouvelles routes de la soie : Étude intégrale, 1988-1997*, Paris, disponible sur [https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000159189\\_fre](https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000159189_fre). (Consulté le 23 août 2023)

Numéro 010 Septembre 2023  
Histoire et Analyses des Relations Internationales  
et Stratégiques (HARIS)

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations  
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053





HARIS N°010 Septembre 2023