

Research Paper

10^{ème} anniversaire de l'Initiative « Ceinture et Route » : bilan et perspectives

Par Redouan Najah

RP - 02/24

La pandémie de la Covid-19 était venue contribuer au ralentissement de la cadence des investissements chinois dans le cadre de l'Initiative Ceinture et Route « Belt and Road Initiative (BRI) ». Entamée dès 2016, cette tendance à la baisse a été accentuée par les tensions géopolitiques et les problèmes internes qui ont affecté l'économie chinoise. Nonobstant ces contre-temps, la Chine a atteint l'un de ses plus grands objectifs : étendre son influence à travers le monde. À l'occasion du 10e anniversaire de cette Initiative, ce Papier propose une analyse rétrospective et prospective de l'une des initiatives mondiales les plus ambitieuses du 21e siècle. Ceci à travers une évaluation de son impact sur le commerce mondial, la connectivité (ports, aéroports...) et sur la dynamique géopolitique. Le contexte de la célébration de cet anniversaire invite à un examen des réalisations de l'Initiative, notamment en Afrique, des défis rencontrés et de son rôle dans le façonnement de l'avenir des relations internationales.

À propos de Policy Center for the New South

Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains.

A ce titre, le PCNS mobilise des chercheurs, publie leurs travaux et capitalise sur un réseau de partenaires de renom, issus de tous les continents. Le PCNS organise tout au long de l'année une série de rencontres de formats et de niveaux différents, dont les plus importantes sont les conférences internationales annuelles « The Atlantic Dialogues » et « African Peace and Security Annual Conference » (APSACO).

Enfin, le think tank développe une communauté de jeunes leaders à travers le programme Atlantic Dialogues Emerging Leaders (ADEL). Cet espace de coopération et de mise en relation d'une nouvelle génération de décideurs et d'entrepreneurs, est déjà fort de plus de 300 membres. Le PCNS contribue ainsi au dialogue intergénérationnel et à l'émergence des leaders de demain.

Policy Center for the New South

Mohammed VI Polytechnic University, Rocade Rabat-Salé, 11103

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 (0) 537 54 04 04 / Fax : +212 (0) 537 71 31 54

Website : www.policycenter.ma

RESEARCH PAPER

10^{ème} anniversaire de l'Initiative « Ceinture et Route » : bilan et perspectives

Redouan Najah



SOMMAIRE

Introduction	5
I. Le monde à l'heure des initiatives chinoises	6
1. Cinq grandes initiatives en un temps record.....	6
2. « Ceinture et Route », l'Initiative phare.....	10
1. Troisième forum de la BRI : réalisations et projections.....	11
II. Géopolitique d'un grand projet	16
1. Entre aspirations nationales et ambitions mondiales.....	16
2. Initiative stratégique et multiforme	20
3. Au service de la puissance et de la sécurité de la Chine	22
III. Quelles retombées pour l'Afrique ?	23
1. L'Afrique, un partenaire d'importance majeure.....	24
2. Les investissements stratégiques de la Chine dans le continent	24
3. La « Ceinture et Route » en projets.....	32
IV. Des enjeux à la taille de l'Initiative	38
Conclusion.....	43

INTRODUCTION

Dans une allocution adressée aux dirigeants économiques de l'Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), réunis à Bangkok, en Thaïlande, en novembre 2022, à l'occasion du 29^e sommet, le président chinois, Xi Jinping, a annoncé que son pays envisageait d'organiser en 2023 le 3^{ème} Forum de la Ceinture et de la Route pour la coopération internationale. Le choix de la date est chargé de symboles.

L'année 2023 coïncide avec le 74^{ème} anniversaire de la fondation de la République populaire de Chine (octobre 1949), le 23^{ème} anniversaire de la création du Forum sur la coopération sino-africaine (Focac), le 10^{ème} anniversaire du leadership de Xi Jinping (mars 2013), le 10^{ème} anniversaire de l'Initiative la Ceinture et la Route (7 septembre), et le 3^{ème} forum de la BRI. Ce forum a été l'occasion d'élaborer de nouveaux plans en vue d'une meilleure utilisation de la BRI qui a connu une décroissance ces dernières années.¹ Il constitue une plateforme internationale pour la promotion de la collaboration commerciale le long de la BRI.² Le forum est le plus important événement diplomatique organisé par la Chine cette année célébrant le 10^e anniversaire de l'Initiative Ceinture et Route. Il sert non seulement de plateforme de réflexion sur les réalisations passées, mais également de guide pour comprendre les implications futures et la pertinence de ce projet ambitieux dans le paysage dynamique des relations internationales.

Né de l'ambition de ressusciter les anciennes routes commerciales, le projet est devenu un catalyseur de changement dans le commerce, la connectivité et la diplomatie mondiale ; il sert à faciliter l'accès aux marchés des économies le long des routes commerciales pour les entreprises chinoises, sécuriser les ressources naturelles, étendre et renforcer l'influence de la Chine et à fournir des débouchés pour le modèle de croissance chinois axé sur l'investissement.³

Des experts et des observateurs perçoivent le projet comme une extension de la montée en puissance de la Chine et, avec la hausse des coûts des projets, certains pays n'ont pas hésité à exprimer des critiques à ce propos. Les États-Unis partagent l'inquiétude selon laquelle la BRI pourrait être un cheval de Troie pour le développement régional de la Chine et son expansion militaire (militarisation de la BRI). Le président américain, Joe Biden, a maintenu la position sceptique de ses prédécesseurs à l'égard de Pékin. D'ailleurs, l'initiative phare de Pékin n'a plus le monopole. D'autres initiatives ont vu le jour, venant concurrencer la BRI, notamment le *Global Gateway*, *Prosper Africa*, et le *Build Back Better World* (B3W).⁴

Ce Papier aborde les dimensions multiformes de la BRI, en s'intéressant à ses trajectoires évolutives, à ses réalisations, à ses impacts, mais aussi aux défis rencontrés. Nous explorerons dans un premier temps les différentes initiatives chinoises à l'échelle mondiale, principalement la BRI, avec un focus sur ses réalisations, puis la géopolitique du projet, notamment les aspirations nationales et les ambitions qui la sous-tendent au service de la puissance et de la sécurité de la Chine. Nous opérerons un zoom sur les projets d'implantation, en explorant les investissements réalisés depuis le lancement de la BRI, notamment en Afrique, partenaire important et finalement ses enjeux et ses limites.

¹ Xi announces 3rd Belt & Road forum to be held in 2023, calls on Asia-Pacific to up cooperation to new height - Global Times, 18 Nov 2022. <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279916.shtml>.

² Belt and Road Summit, Hong Kong, 13-14/9/2023. <https://www.beltandroadsummit.hk/conference/bnr/en>.

³ « *The Impact of China's Belt Road Initiative on Developing Countries* ». *LSE International Development*, 30.1.2017.

⁴ « China's Massive Belt and Road Initiative ». *Council on Foreign Relations*.

I. LE MONDE À L'HEURE DES INITIATIVES CHINOISES

À l'horizon 2049, la Chine ambitionne d'acquiescer le statut de leader mondial de la fabrication et de l'innovation avec une position concurrentielle dans les technologies de pointe et les systèmes industriels. L'empire du Milieu entend devenir « *un pays innovant à tous égards* ». ⁵ Xi Jinping, élu Président en mars 2013, est devenu le dirigeant qui a marqué l'avènement d'une nouvelle ère centrée sur le concept du « *rêve chinois* », lequel s'articule autour d'une présence croissante de la Chine sur la scène internationale.

L'Initiative Ceinture et Route est née pour consolider cette présence. Objectif : reconnecter les pays grâce à des investissements importants dans les infrastructures. Puis en 2015, le plan « *Made in China 2025* » a été créé pour permettre à la Chine d'atteindre son objectif d'indépendance dans le domaine des nouvelles technologies sur le marché domestique, et asseoir son leadership à l'international d'ici 2049. La « *vision 2035* » reprend le même esprit adapté au contexte géopolitique et économique en lien avec la guerre commerciale et technologique sino-américaine. Le plan des dirigeants chinois repose sur trois étapes : réduire la dépendance aux exportations, jouir d'une autonomie dans le domaine des techs et développer le marché intérieur, qui serait le vecteur du PIB chinois à l'avenir. ⁶ Le président Xi Jinping tient à ce que la Chine atteigne son pic d'émissions avant 2030 et la neutralité carbone avant 2060.

La « route » semble tracée pour faire de la Chine la nouvelle puissance mondiale, c'est du moins l'ambition qui anime les dirigeants chinois. En 10 ans, Pékin a fait évoluer sa stratégie de développement international d'une approche bilatérale à une approche multilatérale, renforçant son influence par le biais d'Organisations mondiales tout en lançant des initiatives. La plus importante est l'Initiative « la Ceinture et la Route », une stratégie de développement des infrastructures qui est passée d'une simple suggestion aux partenaires de la Chine en Asie centrale à une initiative de 900 milliards de dollars - qui a incité les États-Unis et leurs partenaires du G7 à proposer des alternatives à la BRI. ⁷

1. Cinq grandes initiatives en un temps record

Depuis 2013, Xi Jinping a lancé une série d'initiatives stratégiques, aussi bien en Chine qu'à l'étranger, notamment la Communauté de destin partagé ; l'Initiative Ceinture et Route ; l'initiative mondiale sur la sécurité des données ; l'Initiative de développement mondial ; l'Initiative de sécurité mondiale ; l'Initiative de civilisation mondiale ; et les initiatives globales de la Chine. ⁸ Toutes visent à assurer la stabilité politique et la croissance économique de la Chine, tout en consolidant sa position en tant que nouvel acteur majeur à l'échelle internationale. Elles ont pour objectif de faire de la Chine un fournisseur de biens publics mondiaux en offrant les solutions et les ressources pour relever les défis en matière de développement et de sécurité. ⁹

⁵ « Global China 2049 Initiative: Challenges & Opportunities for The US · CSGEEF », [CSGEEF](#), 11 juillet 2021.

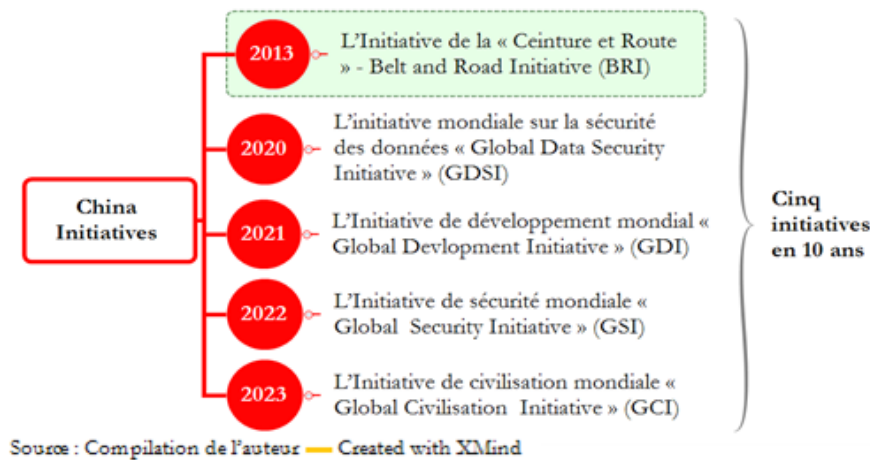
⁶ « Doubler le PIB chinois d'ici 2035. Voilà pourquoi l'objectif Xi Jinping fantôme », [Atlantico](#), 24.11.2020.

⁷ « There's More to China's New Global Development Initiative than Meets the Eye », [Atlantic Council](#), 18.8.2022.

⁸ Les nouvelles routes de la soie : forces et faiblesses d'un projet planétaire, [numéro 90 de la revue Diplomatic](#).

⁹ « Why Is China's Global Development Initiative Well Received in Southeast Asia? » [FULCRUM](#), 3 mars 2023.

En l'espace de 10 ans, Xi Jinping a lancé ces initiatives avec des objectifs précis chacune :



1. **P'Initiative Ceinture et Route**, parfois appelée la nouvelle route de la soie, a été lancée en 2013 par le Président Jinping lors de visites officielles au Kazakhstan et en Indonésie. Ce vaste projet a été conçu à l'origine pour relier l'Asie de l'Est à l'Europe par le biais d'infrastructures. Par la suite, le projet a été étendu à l'Afrique et à l'Amérique latine ;
2. **P'Initiative mondiale sur la sécurité des données « Global Data Security Initiative » (GDSI)** : dévoilée en septembre 2020, il s'agit d'une proposition de cadre pour gérer la sécurité des données, le stockage et le commerce numérique. Elle est considérée comme étant une réponse au programme « China-excluding Clean Network », proposé par l'ancien locataire de la Maison-Blanche, Donald Trump, qui visait à exclure la technologie chinoise de l'infrastructure Internet mondiale. La GDST comprend huit principes¹⁰ que la Chine définit comme un modèle pour l'élaboration de règles internationales en matière de sécurité des données, et propose trois principes à travers lesquels la coopération devrait être poursuivie pour relever le défi des cybermenaces¹¹: le multilatéralisme, développement et sécurisé, l'équité et la justice.¹²

Après la GDSI, la Chine a signé deux pactes : le premier est celui de l'Initiative de coopération sur la sécurité des données Chine-Ligue des États arabes (LAS) (Chine-LAS DSCI) -lancée en mars 2021-, suivi de l'Initiative de coopération sur la sécurité des données Chine-Asie centrale (C+C5 DSCI),¹³ lancée en 2022.¹⁴ Jusqu'à présent, la GDSI a recueilli le soutien de la Russie, de la Tanzanie, du Pakistan, de l'Équateur, de la Ligue arabe et des pays de l'ASEAN.¹⁵ Ceci met en évidence l'activisme de la Chine en faveur d'une gouvernance numérique mondiale ;

¹⁰ D'après la traduction de DigiChina de l'annonce du ministre des Affaires étrangères Wang Yi.

¹¹ Global Initiative on Data Security, *Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China*, 8.9.2020. (Wang Yi)

¹² « Knowledge Base: China's "Global Data Security Initiative" ». *DigiChina*, March 31, 2022.

¹³ Regroupant les cinq pays d'Asie centrale (Kazakhstan, Kirghizistan, Tadjikistan, Turkménistan et Ouzbékistan).

¹⁴ China's Data Security Cooperation Initiatives and Their Implications, *AsiaGlobal Online*, June 29, 2022.

¹⁵ Three Misunderstandings about China's Global Initiative on Data Security, *CICIR*, November 4, 2021.

- 3. l'Initiative de développement mondial** « Global development Initiative » (GDI), lancée par Xi Jinping depuis la tribune de l'Assemblée générale des Nations Unies en septembre 2021. En juin 2022, la Chine a annoncé 32 étapes pour sa mise en œuvre. Le GDI vise à renforcer le rôle de la Chine en tant qu'acteur du développement mondial. Les projets désignés dans le cadre de l'initiative sont financés par l'aide au développement déployée par l'intermédiaire de l'Agence chinoise de coopération internationale au développement (CIDCA)¹⁶ ou par des contributions chinoises à des programmes internationaux.¹⁷ En septembre 2023, 200 projets de coopération ont été inclus dans le pôle de projets de l'initiative, de même qu'a été créé un fonds spécial de 10 milliards de dollars pour la mise en œuvre de l'initiative ;¹⁸
- 4. l'Initiative de sécurité mondiale** « Global Security Initiative » (GSI), lancée lors de la conférence annuelle du Forum de Boao pour l'Asie en avril 2022, complète la GDI. Elle est basée sur l'idée selon laquelle « *la sécurité est une condition préalable au développement et le développement garantit la sécurité* ». Pékin a publié un document conceptuel sur la GSI, qui repose sur six principes¹⁹, appelant à résoudre les différends par le dialogue.²⁰ Dans ce document, la Chine appelle à une sécurité "commune, globale, coopérative et durable" (introduite par Xi Jinping²¹ en 2014) qui respecte la souveraineté et l'intégrité territoriale des pays et répond à leurs « *préoccupations légitimes en matière de sécurité* ».
- Le document affirme que l'Initiative promeut un nouveau concept de sécurité conforme à la Charte des Nations Unies²², adhère au règlement pacifique des différends par le dialogue et maintient la paix et la sécurité mondiales dans les « *domaines traditionnels* » (liés à la politique de puissance et de guerre), tels que les conflits armés, le terrorisme, et « *non-traditionnels* » tels que l'économie, les épidémies, le changement climatique, la cybersécurité et la biosécurité.² Dans le cadre de cette Initiative, la Chine est intervenue en tant que médiateur dans des crises, notamment en Éthiopie, et a proposé sa médiation dans la crise nigérienne. Notons, par ailleurs, que l'accord de paix entre l'Iran et l'Arabie Saoudite doit son existence principalement à l'intermédiation de Pékin. Concernant la guerre en Ukraine, la Chine a publié un document en 12 points (2023) dans lequel Pékin précise sa position et se présente comme un probable médiateur entre Kiev et Moscou ;²³
- 5. l'Initiative de civilisation mondiale** « Global Civilization Initiative » (GCI), qui se concentre sur des questions de soft power, telles que l'éducation, la culture et les valeurs. C'est en mars 2023 que Xi Jinping a évoqué l'Initiative dans un discours prononcé lors de la réunion de haut niveau du Parti communiste chinois avec les représentants des partis politiques du monde entier.²⁴ Objectif :

¹⁶ Principal organe de mise en œuvre du GDI - créé en 2018 en tant qu'agence de niveau vice-ministériel relevant du Conseil d'État pour soutenir la coopération Sud-Sud et le Programme de développement durable à l'horizon 2030.

¹⁷ « Why Is China's Global Development Initiative Well Received in Southeast Asia? » *FULCRUM*, 3 mars 2023.

¹⁸ La Chine espère des efforts conjoints pour une progression saine et régulière de l'IDM (VP chinois) – *Xinhua*.

¹⁹ *Visualisation*. « Principales occurrences dans l'Initiative de sécurité globale chinoise ».

²⁰ Ouyang, Nicolas. « La Chine publie un document conceptuel sur l'Initiative de sécurité mondiale (GSI), appelant à résoudre les différends par le dialogue et à rejeter la politique de puissance ». *Chine Direct*, 21 février 2023.

²¹ Saillofest, Marin. « *Le plan de paix chinois pour la guerre russe en Ukraine* ». *Le Grand Continent*, 21 février 2023.

²² « China's GSI— need, objectives, imperatives, and how it targets the Quad. | UPSC Notes ». *IAS EXPRESS*, 2022.

²³ Saillofest, Marin. Op.cit.

²⁴ Initiative champions prosperity among all civilizations, *China daily*.

promouvoir « *l'unité, l'harmonie, la compréhension et le respect mutuel entre les civilisations* ». Il s'agit de la plus grande initiative après la BRI, la GDI et la GSI.²⁵

La différence entre les quatre initiatives et la BRI réside dans le fait que les prémices de la Ceinture et Route remontent au début du siècle, avec des initiatives de développement local entamées dans les régions frontalières de la Chine, avant l'arrivée de Xi Jinping au pouvoir.

Par comparaison, les nouvelles initiatives sont par définition globales dès leur lancement. Contrairement à la BRI qui promeut des questions qui font l'objet d'un large consensus international (plus de 150 pays ont signé un protocole d'accord avec la Chine pour faire partie de la BRI). En outre, la GDI a reçu en avril 2023 le soutien de plus d'une centaine de pays et d'Organisations internationales.

À la différence de la BRI, la GDI œuvre en faveur des Objectifs de Développement Durable (ODD) et dispose de son propre « *Groupe d'amis GDI* », lancé en janvier 2022 par la Mission permanente de la Chine auprès des Nations Unies et dirigé par Pékin sous les auspices de l'ONU. Ceci lui confère une légitimité internationale et rend ses idées en la matière plus acceptables. Près de 70 pays ont rejoint le « *Groupe d'amis* » basé à New York.

La GDI est considérée comme étant complémentaire de la BRI. Les deux visent à aligner les ressources financières, technologiques et humaines de la Chine (axées sur l'offre) avec les besoins économiques et de développement des pays bénéficiaires (axés sur la demande). La BRI exporte la capacité excédentaire de la Chine en matière de construction BTP pour combler les déficits en infrastructures dans d'autres pays. En outre, la GDI est propulsée par la nécessité de mettre en synergie l'engagement mondial chinois avec son programme économique national qui s'oriente vers une croissance axée sur l'innovation sous le signe de la prospérité commune.

Cependant, le schéma de financement des deux initiatives est différent. Alors que la BRI est financée par un ensemble d'acteurs, dont des banques chinoises politiques, commerciales, multinationales de développement et des fonds souverains, la GDI s'appuie principalement sur le Fonds mondial de développement et de coopération Sud-Sud²⁶ (GDSSCF),²⁷ dirigé par la Chine.

L'Initiative de sécurité mondiale (GSI) est l'équivalent politique de la GDI. Elle est perçue comme une réponse à la crise économique mondiale lors de la pandémie de la Covid-19, tandis que la GSI a été lancée peu de temps après la crise ukrainienne. À la différence de la BRI qui ne comporte aucune composante sécuritaire, la GDI est soutenue par l'initiative mondiale de sécurité. D'autre part, la BRI est inscrite dans la Charte du Parti communiste chinois. Certes, l'évolution concrète de la GDI reste à voir, mais les premiers signes montrent qu'elle prend progressivement de l'ampleur dans un contexte très différent de celui qui a conditionné le lancement de la BRI, il y a dix ans.²⁸

Autre aspect, ces initiatives caractérisent la politique étrangère de la Chine. Elles démontrent l'évolution qu'elle a connue sous Xi Jinping, en passant du maintien d'un profil bas à la poursuite de la réussite.

²⁵ Global Civilization Initiative – another gift from China to world: Global Times editorial - [Global Times](#).

²⁶ Une [version](#) améliorée de l'ancien [Fonds d'assistance CSS](#) en partenariat avec le PNUD.

²⁷ Global Development and South-South Cooperation Fund (GDSSCF).

²⁸ China's Transition from the Belt and Road to the Global Development Initiative. [The Diplomat](#), 11 July 2023.

Évolution que résume parfaitement l'expression « *de grands changements jamais vus depuis un siècle* ». Parce que la Chine est devenue étroitement liée au monde et vice versa, elle ne se limite plus à réagir aux changements, mais prend des initiatives pour que les changements soient conformes à ses intérêts et à ses valeurs. Au cours de 10 ans, la BRI a constitué la pièce maîtresse de la politique étrangère chinoise, avant l'arrivée des nouvelles initiatives.

Point commun, toutes ces initiatives envisagent un nouvel ordre mondial dirigé par la Chine²⁹. La BRI, la GDI et la GSI servent de « modèle » pour un nouvel ordre mondial qui verra le « grand rajeunissement de la nation chinoise » et la réalisation de la vision "d'une communauté de destin". L'objectif de la GDI est de placer le débat mondial sur l'agenda du développement sous la "tutelle" chinoise, tout comme la GSI qui cherche à orienter le débat sur la gouvernance mondiale³⁰ et la GDSI sur la gouvernance numérique. Ces instruments devraient permettre à Pékin d'atteindre une position dominante. Le document conceptuel de la GSI appelle à une « nouvelle architecture de sécurité », à promouvoir la création de forums et de plateformes de dialogue sur la sécurité mondiale et à soutenir les forums, tels que : le forum Chine-Afrique sur la sécurité dont la 3^{ème} édition s'est tenue à Pékin en août 2023³¹, le forum sur la sécurité au Moyen-Orient, le forum Xiangshan de Pékin, le forum mondial de coopération en matière de sécurité publique (Lianyungang).³²

La GSI peut être considérée comme une réponse aux initiatives de sécurité menées par les États-Unis avec leur réseau d'alliances, que Pékin considère comme une menace, notamment l'OTAN, le Quad³³, l'AUKUS³⁴ et le G7.³⁵ En outre, les objectifs combinés des initiatives chinoises (BRI, GDSI, GDI, GSI, GCI) consistent en l'établissement d'un ordre mondial qui sert les intérêts de la Chine. Certes, la BRI reste la plus importante en ce qui concerne les investissements réalisés par Pékin.

2. « Ceinture et Route », l'Initiative phare

En septembre 2013, Xi Jinping a lancé le programme « Ceinture et Route ». Il a, pour la première fois, présenté le projet de la « Nouvelle ceinture économique de la route de la soie » et la « Route maritime de la soie pour le 21^e siècle ». Au départ, les deux initiatives étaient distinctes mais, en 2015, elles ont été fusionnées et dénommées « une ceinture, une route »³⁶ (One Belt One Road)³⁷, puis, appelées l'initiative « Ceinture et Route », en mai 2017, à l'occasion du 1^{er} forum dédié à cette dernière.³⁸ L'appellation s'est inspirée de la route de la soie établie sous la dynastie Han il y a 2000 ans, un ancien réseau de routes commerciales qui, pendant des siècles, reliait la Chine à la Méditerranée via l'Eurasie. C'est un projet commercial et

²⁹ Meyer, Claude. « Chapitre 2. Les ambitions stratégiques de la Chine pour un nouvel ordre mondial ». *L'Occident face à la renaissance de la Chine*, Odile Jacob, 2018, p. 55-104. [Cairn](#).

³⁰ Dissecting China's Global Security Initiative and Global Development Initiative, [CESCUBE](#), 30 July 2023.

³¹ [En 2018](#), l'Armée populaire de libération (APL) a organisé le 1^{er} forum sino-africain sur la défense et la sécurité.

³² The Global Security Initiative Concept Paper. [Chines Ministry of Foreign Affairs](#), 21.2.2023.

³³ Dialogue quadrilatéral pour la sécurité (Quad), un groupe de coopération réunissant l'Inde, le Japon, l'Australie et les États-Unis formé en mai 2007. Il a été relancé lors du Sommet de l'ASEAN en novembre 2017.

³⁴ Une alliance trilatérale de sécurité entre l'Australie, le Royaume-Uni et les États-Unis, formé en septembre 2022.

³⁵ The Dawn of Xivilization: Israel and China's New Global Initiatives, [INSS- Israel Insight No. 1732](#), May 31, 2023.

³⁶ Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, mars 2015, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

³⁷ Belt and Road Initiative (BRI), EBRD. <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>

³⁸ Document d'information sur l'initiative la Ceinture et la Route. [Les Amis de la Terre Asie-Pacifique](#), 2020.

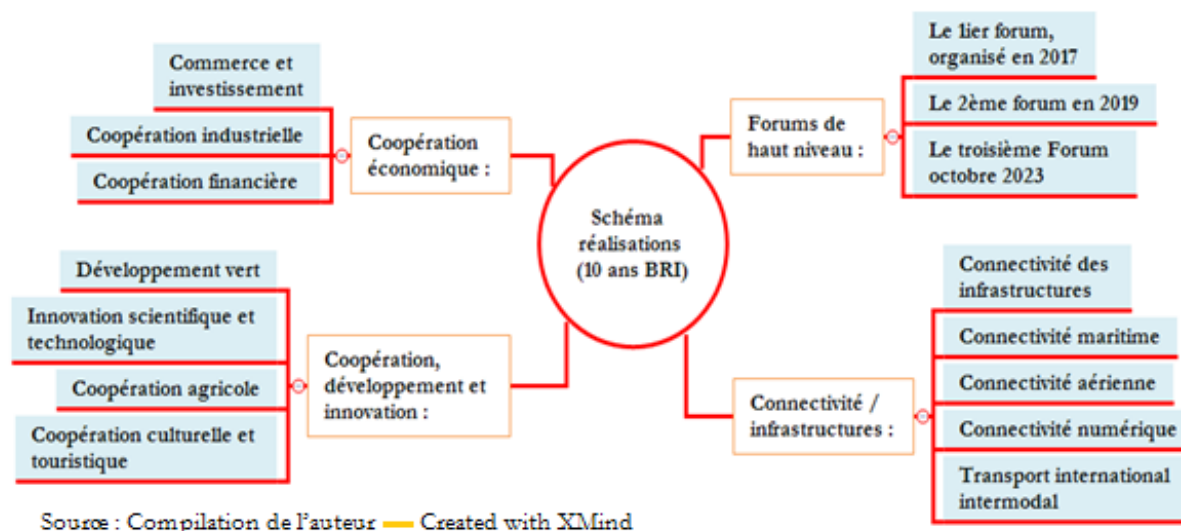
d'infrastructures d'envergure qui aspire à relier l'Asie à l'Afrique et à l'Europe, tout en s'étendant à l'Océanie et à l'Amérique latine³⁹ par des voies maritimes, routières, ferroviaires, numériques, gazoducs, oléoducs, ports, etc. Objectif: améliorer l'intégration régionale ; construire des chaînes d'approvisionnement mondiales reliant la Chine au reste du monde à travers une ' « Route de la soie » moderne et à plusieurs volets ; faciliter davantage l'investissement et le commerce ; accroître les échanges et stimuler la croissance et fluidifier les échanges entre les peuples.

L'Initiative a été lancée dans un premier temps comme un moyen pour renforcer les liens commerciaux, sécuriser l'approvisionnement en énergie et investir dans les infrastructures à travers le monde. Par la suite, elle s'est étendue pour inclure des projets high tech, de santé, de sécurité, de développement et culturels. Reprenant le motif de l'ancienne route commerciale qui reliait la Chine au Moyen-Orient et à l'Europe, ses composantes sont nombreuses et comprennent la Route de la soie numérique, la Route de la soie sur glace, la Route de la soie saine, spatiale et verte.⁴⁰

Au cours de la décennie (2013-2023), la Chine a utilisé l'initiative pour créer et renforcer des relations avec des États grâce à des prêts massifs d'infrastructures.⁴¹ Elle a signé plus de 200 accords de coopération avec 152 pays et 32 Organisations internationales. Selon AidData, la Chine engage désormais deux fois plus de fonds que les États-Unis pour le financement du développement international. Selon le porte-parole du ministère des Affaires étrangères Wang Wenbin, le programme a généré environ 1 000 milliards de dollars d'investissements, 83 % des alliés diplomatiques et a bénéficié de l'adhésion de près de 80 % des 193 États membres de l'ONU.⁴²

3. Troisième forum de la BRI : réalisations et projections

Les forums de la « Ceinture et Route » procèdent de la volonté des dirigeants chinois de montrer à la communauté internationale les réalisations du programme après une décennie de mise en œuvre. Dans le livre blanc intitulé « *l'Initiative Ceinture et Route : un pilier clé de la communauté mondiale de destin partagé* »,



³⁹ Belt and Road Initiative (BRI), Op.cit

⁴⁰ Understanding China's Belt and Road Initiative. [Lowy institute](#), 22 March 2017. Voir également: « China's Massive Belt and Road Initiative ». [Council on Foreign Relations](#), February 2, 2023.

⁴¹ Simon, Scott. « China's Belt and Road Initiative Is in Its 10th Year. Has It Been a Success? » [NPR](#), 9.9.2023.

⁴² « 10 Years on, China's Belt and Road Goals Shift with Beijing's Ambitions ». [Benar News](#).

publié en octobre 2023, le Bureau de l'information du Conseil d'État chinois⁴³ présente les réalisations au cours des 10 dernières années⁴⁴ qui sont comme suit :

Forums de haut niveau : pour promouvoir la BRI, la Chine a accueilli trois éditions du Forum la Ceinture et la Route pour la coopération internationale (BRF)⁴⁵ :

- la 1^{ière} édition, en 2017, a accueilli des Chefs d'État et de gouvernement de 29 pays, plus de 1 600 représentants de plus de 140 pays et 80 Organisations internationales, donnant lieu à une déclaration commune signée par 30 pays et 270 accords de coopération paraphés ;⁴⁶
- la deuxième édition, en 2019, qui avait pour thème la « *formation d'un avenir partagé plus brillant* », lors de laquelle des Chefs d'État et de gouvernement de 38 pays, le Secrétaire général de l'ONU, et le directeur général du Fonds monétaire international (FMI), ont participé à la table ronde des dirigeants. Plus de 6 000 participants représentant plus de 150 pays et 92 Organisations, donnant lieu à 283 livrables répartis en 6 catégories (la liste complète des participants⁴⁷) ;⁴⁸
- la troisième édition du forum s'est tenue en octobre 2023, avec la participation de dirigeants de 23 pays et représentants de 130 pays et 92 Organisations.

Nombreux sont les pays d'Afrique qui ont signé la BRI, mais des dirigeants du continent n'étaient pas présents aux éditions de 2017 et 2019. Seuls deux dirigeants ont été présents en 2017 (Éthiopie et Kenya) contre respectivement cinq en 2019 (Djibouti, Égypte, Éthiopie, Kenya et Mozambique) et 2023 (Égypte, Éthiopie, Kenya, Mozambique et Congo), bien que le Mozambique et l'Égypte aient tous deux été représentés par leurs chefs de gouvernement, plutôt que leurs présidents. De même, aucun pays du Moyen-Orient n'y a participé en 2017, et, en 2019, seuls les Émirats arabes unis y ont dépêché le vice-président et Premier ministre, Cheikh Mohammed ben Rashid Al Maktoum.⁴⁹ Bien que la BRI ait d'abord été conçue pour relier la Chine à l'Europe, en 2023, les dirigeants européens ont brillé par leur absence du forum. Le seul chef de gouvernement de l'Union européenne (UE) présent était le Premier ministre hongrois. De plus, des responsables italiens ont laissé entendre que l'Italie (seul pays du G7 à participer au programme en 2019) pourrait quitter l'Initiative.⁵⁰ L'accord d'adhésion devrait être automatiquement renouvelé en mars 2024, sauf en cas de retrait.

Ce 3^{ième} Forum s'est concentré sur les réalisations des dix dernières années de la BRI, mais aussi sur les opportunités à saisir et les nouveaux défis à relever.⁵¹ Dans l'allocution qu'il a prononcée à cette occasion, Xi Jinping a présenté huit mesures majeures que la Chine prendra pour soutenir la coopération sur la BRI⁵² :

1. construire un réseau de connectivité multidimensionnel de « la Ceinture et la Route » ;

⁴³ The BRI: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. [State Council Information Office](#).

⁴⁴ Key takeaways from BRI white paper – Belt and Road Portal. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0FPR10OU.html>

⁴⁵ List of deliverables of Belt and Road forum – [Belt and Road Portal](#).

⁴⁶ Les nouvelles routes de la soie et l'Afrique du Nord : quelles synergies ? [Konrad Adenauer Stiftung](#).

⁴⁷ Voir la liste : "Belt and Road Forum Attendees", [Google Doc](#).

⁴⁸ « How Will the Belt and Road Initiative Advance China's Interests? » [China Power Project](#), May 2017.

⁴⁹ China's 3rd Belt and Road Forum Finally Gets a Date. [The Diplomat](#), October 12, 2023.

⁵⁰ « China Invested \$1 Trillion to Gain Global Influence. Can That Go On? » [The New York Times](#), 17 October 2023.

⁵¹ [Silk Road Briefing](#)

⁵² « Xi Jinping : un nouvel empire bienveillant. L'économie ouverte selon Pékin ». [Le Grand Continent](#), Octobre 2023.

2. **promouvoir le développement vert**, en renforçant la coopération dans des domaines tels que les infrastructures vertes, l'énergie verte et les transports verts, et en continuant à soutenir la Coalition internationale pour le développement vert de la BRI ;
3. **soutenir une économie mondiale ouverte**. Pékin établira des zones pilotes pour la coopération en matière de commerce électronique, organisera l'exposition mondiale du e-commerce chaque année, et au cours des années 2024-2028, le total de ses échanges devrait dépasser 32 000 milliards de dollars pour les biens et 5 000 milliards pour les services ;
4. **faire progresser l'innovation scientifique et technologique**. Lors de ce forum, Xi Jinping a proposé une initiative mondiale pour la gouvernance de l'intelligence artificielle (IA) ;
5. **soutenir les échanges entre les peuples**. La Chine accueillera le forum Liangzhu pour renforcer le dialogue sur les civilisations avec les pays partenaires de la BRI. Outre la Ligue internationale des théâtres de la BRI, le Festival international des arts de la BRI, l'Alliance internationale des musées et l'Alliance internationale des bibliothèques de la BRI, déjà mis en place, la Chine a lancé l'Alliance internationale du tourisme des villes de la BRI ;
6. **promouvoir une coopération fondée sur l'intégrité dans le cadre de la BRI**. En collaboration avec ses partenaires de coopération, la Chine publiera les documents des: « *High-Level Principles on Belt and Road Integrity Building* » et « *Achievements and Prospects of Belt and Road Integrity Building* », et mettra en place le « *Integrity and Compliance Evaluation System for Companies Involved in Belt and Road Cooperation* » ;
7. renforcer le développement institutionnel de la coopération internationale de la BRI ;
8. **mettre en œuvre une coopération pratique**. Pour ce volet, des accords de coopération d'une valeur de 97,2 milliards de dollars ont été conclus par des chefs d'entreprise pendant le forum, et ce, dans des secteurs d'activité comme l'énergie propre.⁵³ Outre la Banque de développement de Chine et la Banque d'import-export (Eximbank), les principaux financeurs de la BRI vont créer chacun une ligne de financement de 47,9 milliards de dollars (350 milliards de yuans) pour des projets d'infrastructures, et un montant supplémentaire de 11 milliards (80 milliards de yuans) sera injecté dans le Fonds de la Route de la Soie⁵⁴, l'institution officielle du projet, près de 106 milliards de dollars au total, pour financer les projets de cette nouvelle phase de la BRI. Ainsi, des accords de coopération d'une valeur de 97,2 milliards de dollars ont été conclus lors de la conférence des PDG organisée lors de ce forum.⁵⁵

⁵³ Peu d'informations circulent sur la nature de ces accords ainsi que sur le montant alloué aux différents secteurs.

⁵⁴ Xi Focus: 10 years on, fruitful Belt and Road cooperation moving to new stage – Belt and Road Portal. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0T2AURQE.html>.

⁵⁵ Building an Open, Inclusive and Interconnected World for Common Development. [The Third Belt and Road Forum for International Cooperation](#) site web.

Pour le volet connectivité :

Connectivité / infrastructures :

Connectivité des infrastructures :

Des progrès substantiels sont réalisés dans la construction de six corridors économiques en Asie (voir la carte dans la figure n° 1 page 16), et en Afrique, dans le domaine des chemins de fer tels que les lignes Mombasa-Nairobi et Addis-Abeba-Djibouti qui sont désormais opérationnels.

Connectivité maritime, aérienne et numérique :

Connectivité maritime :

Fin juin 2023, le réseau maritime de la BRI se composait de 117 ports dans 43 pays, et plus de 300 compagnies maritimes chinoises et internationales de renom, entreprises portuaires et think tanks, entre autres organisations, ont rejoint l'association « **Silk Road Maritime** ».

Connectivité aérienne :

La Chine a signé des accords bilatéraux de transport aérien avec 104 pays partenaires de la BRI et ouvert des routes aériennes directes avec 57 pays.

Connectivité numérique :

Fin 2022, la Chine a signé des protocoles d'accord sur la construction de ladite « **Digital Silk Road** » (Route de la soie numérique) avec 17 pays, sur la coopération en matière de commerce électronique avec 30 pays et en matière d'investissement dans l'économie numérique avec 18 pays et régions.

Connectivité internationale :

Transport international intermodal :

Le train express Chine-Europe dessert désormais plus de 200 villes dans 25 pays européens.

En juin 2023, le volume cumulé du China-Europe Railway Express a dépassé 74 000 voyages, transportant près de 7 millions d'unités (EVP) et plus de 50 000 types de marchandises dans 53 catégories, dont des automobiles, des équipements mécaniques et produits électroniques, d'une valeur totale de plus de 300 milliards de dollars.

Les itinéraires de trains de marchandises rail-mer sur le nouveau corridor commercial international terre-mer couvrent 18 provinces et unités administratives équivalentes du centre et de l'ouest de la Chine, transportant des marchandises vers plus de 300 ports dans 100 pays.

Pour le volet coopération économique :

Commerce

Commerce et investissement :

De 2013 à 2022, la valeur cumulée des importations et des exportations entre la Chine et les pays partenaires de la BRI s'élevait à 19 100 milliards de dollars, avec un taux de croissance annuel moyen de 6,4 %.

Les investissements bilatéraux cumulés se sont élevés à 380 milliards de dollars au cours de la même période, dont 240 milliards en provenance de la Chine. En août 2023, Pékin a signé 21 accords de libre-échange avec 28 pays.

Industrie

Coopération industrielle :

Fin juin 2023, la Chine avait signé des accords de coopération en matière de capacité industrielle avec plus de 40 pays.

Ces pays ont encouragé la coopération en matière de capacité industrielle, élargi la coopération aux industries traditionnelles telles que l'acier, métaux non ferreux, matériaux de construction, l'automobile, machines d'ingénierie, l'agriculture, ainsi que les ressources et l'énergie, et ont exploré la coopération dans les industries émergentes telles que l'économie numérique, la 5G et la technologie nucléaire.

Finance

Coopération financière :

À fin juin 2023, 13 banques à capitaux chinois avaient établi 145 bureaux et succursales dans 50 pays partenaires de la BRI, quelque 17,7 millions d'entreprises dans 131 pays partenaires avaient ouvert les "services bancaires UnionPay" et 74 des pays avaient ouvert les services de "paiement mobile UnionPay".

La Chine a signé des accords bilatéraux d'échange de devises avec 20 pays partenaires et mis en place des accords de compensation en renminbi (RMB) dans 17 pays partenaires.

La Chine a financé la création du Fonds de la Route de la Soie (SRF) et créé la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (AIIB) avec d'autres pays participants. **À la même date**, le SRF avait signé des accords sur 75 projets avec un investissement d'environ 22 milliards de dollars, et la **l'AIIB** avait approuvé 227 projets pour un investissement total de 43,6 milliards.

Pour le volet coopération, développement et innovation :

<p>Développement</p> <p>Développement vert : La Chine a signé un protocole d'accord avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement sur la construction de la BRI verte pour 2017-2022. Elle a conclu des accords de coopération environnementale avec plus de 30 pays et Organisations internationales. Elle a également lancé la BRI coopération pour le développement vert avec 31 pays, et a formé la Coalition internationale pour le développement vert de la BRI avec plus de 150 partenaires de plus de 40 pays.</p>	<p>Innovation</p> <p>Innovation scientifique et technologique : Fin juin 2023, la Chine avait signé des accords intergouvernementaux de coopération scientifique et technologique avec plus de 80 pays partenaires de la BRI. Depuis 2013, elle a accueilli plus de 10 000 jeunes scientifiques des pays partenaires pour mener des recherches et des échanges à court terme en Chine, et a formé plus de 16 000 techniciens et professionnels de la gestion. Elle a également créé neuf plateformes de transfert de technologies transfrontalières ciblant l'ASEAN, l'Asie du Sud, les États arabes, l'Afrique, l'Amérique latine et d'autres régions, et a aidé 22 pays africains à construire 23 centres de démonstration de technologies agricoles et a créé plus de 50 laboratoires conjoints dans des domaines tels que l'agriculture, les nouvelles énergies et la santé.</p>	<p>Coopération</p> <p>Coopération agricole : La Chine a signé plus de 100 documents de coopération dans le domaine de l'agriculture et de la pêche avec près de 90 pays de la BRI et Organisations internationales. Pékin a envoyé plus de 2 000 experts agricoles dans plus de 70 pays, et introduit plus de 1 500 technologies et cultures agricoles telles que l'herbe Juncao et le riz hybride dans nombre de pays. Coopération culturelle et touristique : Fin juin 2023, la Chine avait signé des documents de coopération culturelle et touristique avec 144 pays partenaires de la BRI.</p>
---	--	--

Dans l'allocution citée plus haut, Xi Jinping a fait référence au « *small yet smart* » (petit mais intelligent) marquant la fin des infrastructures en milliards de dollars, et l'heure du « *Small & Beautiful* ». Cette allocution a en partie servi de guide sur la façon dont la BRI a évolué. Avec le ralentissement de la croissance chinoise et l'endettement de nombreux projets de la BRI, l'accent est désormais davantage mis sur la promotion des normes et des technologies chinoises, notamment dans les infrastructures vertes et numériques, et sur des projets « *petits mais intelligents* ». ⁵⁶ Dans cette nouvelle phase, près de 106 milliards de dollars ont été programmés pour financer les projets BRI dans les pays partenaires, notamment africains. En 2016, le continent africain s'était vu accorder de la part de la Chine des prêts d'un montant total de près de 30 milliards de (dollars). Pour 2021 et 2022 cumulées, ce chiffre a atteint à peine 2.2 milliards. ⁵⁷ La pandémie de la Covid-19 et le poids de la dette y ont été pour quelque chose, sans oublier le contexte économique chinois de ces dernières années (**voir le chapitre VI**). Dans cette nouvelle ère, les pays africains sont appelés à s'imprégner de la nouvelle approche de Pékin en matière de prêts et de financement des projets « *petits mais intelligents* » pour attirer le plus gros de ces fonds.

Les promesses de Xi Jinping n'ont pas empêché des observateurs de se poser la question de savoir si l'Initiative ne serait-elle pas un facteur d'enrichissement et de puissance pour la Chine, et si celle-ci ne favoriserait-elle pas le développement de certaines de ses régions spécifiques ou des secteurs plutôt que d'autres ? Car, avec la nouvelle orientation « *verte* » que prend la BRI (le terme « *green* » est revenu 11 fois dans l'allocution de Xi Jinping), on pourrait s'attendre à revoir des financements dans le secteur de l'énergie, mais spécifiquement pour des projets « *verts* ».

⁵⁶ « Xi Jinping wants to be loved by the global south ». [The Economist](#), October 19th, 2023.

⁵⁷ « Que peut tirer l'Afrique de la Belt & Road Initiative 2.0 ? » [Projet Afrique Chine](#), 20 octobre 2023.

II. GÉOPOLITIQUE D'UN GRAND PROJET

La BRI englobe des intérêts chinois en matière de sécurité, de diplomatie, de la géopolitique et des finances. Elle est destinée à “booster” l'économie chinoise de plus de 12 000 milliards de dollars. Pékin a jusqu'à présent investi environ 1 400 milliards de dollars dans l'initiative, en vue d'atténuer les menaces à la sécurité mondiale qui pèsent sur sa stabilité intérieure et à façonner un environnement international moins imprévisible.⁵⁸ Xi Jinping œuvre pour la prospection de nouveaux marchés pour les investissements chinois, l'extension de l'influence politique de son pays à travers le monde et entend s'assurer des accès militaires et la mobilité entre les régions. Signe de son importance comme priorité stratégique visant à faire de la Chine une grande puissance d'ici le milieu du XXI^e siècle, le projet a même été inscrit dans la Constitution du parti communiste chinois⁵⁹ à l'occasion de sa révision en 2017.

1. Entre aspirations nationales et ambitions mondiales

« *Ceinture et Route* » est une stratégie mondiale, mais elle répond également à des objectifs intérieurs, comme le développement des provinces de l'Ouest de la Chine, les oubliées de la stratégie d'ouverture de Deng Xiaoping à la fin des années 1970, qui a donné lieu à la croissance économique des régions côtières de l'Est, bénéficiant du commerce maritime d'export.

L'objectif fondamental de la BRI est d'apporter un nouveau souffle aux provinces de l'Ouest qui accusent un retard de développement et cumulent les difficultés.³ Ces régions englobent six provinces: le Gansu, Guizhou, Qinghai, Shaanxi, Sichuan et le Yunnan ; cinq régions autonomes : le Guangxi, Mongolie-Intérieure, Ningxia, Tibet et le Xinjiang ; ainsi qu'une municipalité, Chongqing. Ces régions représentent plus de 70 % du territoire et environ 30 % de la population chinoise. Le Xinjiang, par exemple, a vocation à devenir un pôle et un corridor énergétique majeur, et porte d'entrée des hydrocarbures d'Asie centrale.⁶⁰

La mise en place de l'Initiative vise à améliorer la connectivité et les échanges commerciaux entre ces régions intérieures et les différents pays participants, les désenclaver, et à réduire les inégalités de richesse, objectif fixé par le PCC afin de permettre une harmonie sociale dans le pays. Cet objectif s'inscrit également dans le projet du « *rêve chinois* » de Xi Jinping qui devrait permettre d'améliorer la qualité de vie des Chinois et d'assurer une croissance plus homogène dans les années à venir.

Afin d'attirer les investissements vers ces régions, des réductions d'impôts sur les sociétés sont accordées aux entreprises. Avec la mise en place du Partenariat économique régional global (RCEP), en 2020, ces régions pourraient être en mesure de concurrencer directement le Vietnam et les pays d'Asie du Sud en termes de coûts de main-d'œuvre et d'intégration dans le réseau chinois des chaînes d'approvisionnement. Par ailleurs, la mise en place de la BRI dans ces régions est venue compléter le

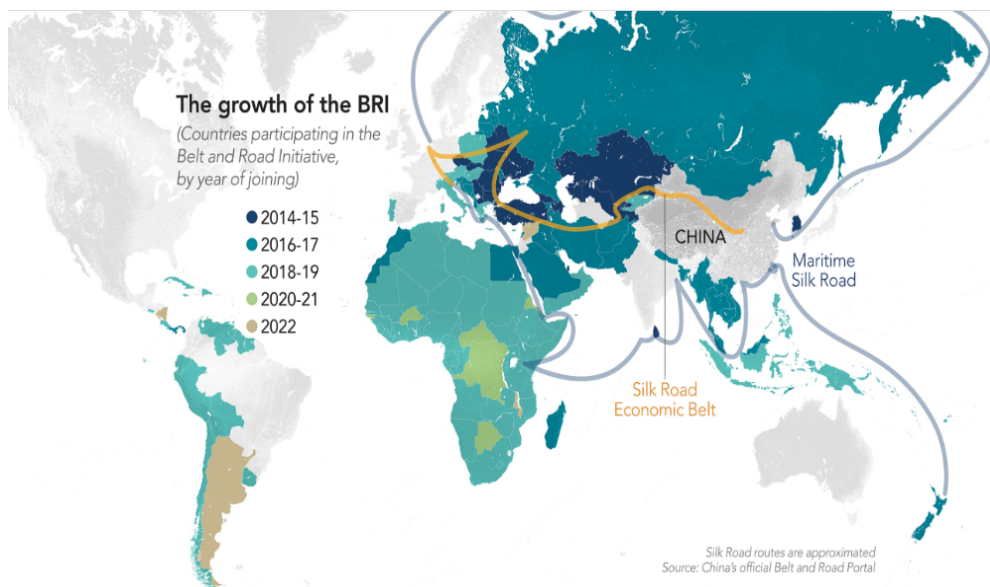
⁵⁸ Five Years into China's BRI, the EU Needs a Clearer Vision for a Stable and Secure Eurasia Going Forwards, Asia Friedrich-Ebert-Stiftung (FES), 2018.

⁵⁹ Constitution of the Communist Party of China, revised and adopted at the 19th National Congress of the Communist Party of China on October 24, 2017

⁶⁰ « Comprendre les Routes de la soie de l'énergie » [Groupe d'Études Géopolitiques](#).

« *programme de développement de l'Ouest de la Chine* », créé par le gouvernement en 2000 pour développer les infrastructures, mais qui s'est révélé insuffisant pour désenclaver lesdites régions.⁶¹

La BRI est un mécanisme parapluie de plus en plus important pour le commerce bilatéral de la Chine avec ses partenaires à travers le monde. À ce jour, Pékin a signé plus de 200 accords de coopération avec plus de 150 pays et 32 Organisations. Ces pays sont répartis sur tous les continents selon l'ordre suivant :



Source : [Nikkei](#)

Depuis son lancement, l'Initiative « *Ceinture et Route* » a dépassé le stade du simple slogan politique pour se hisser au rang de projet mondial. En interne, le projet mobilise beaucoup d'acteurs, notamment les entreprises. Au niveau mondial, il montre une force spécifique dans la mondialisation du capitalisme chinois. Aucun autre État que la Chine ne compte aujourd'hui un projet de cette ampleur. Seules les entreprises du GAFAM en Californie ont une telle offre de mondialisation.⁶² En 2020, la Chine a été classée premier investisseur étranger dans le monde. L'investissement direct étranger sortant de la Chine entre 2012 et 2020 est passé de 82 milliards de dollars à 154 milliards de dollars. L'augmentation des investissements chinois dans les pays de la BRI a également été impressionnante.

En mars 2020, le nombre de pays qui ont rejoint l'Initiative en signant un protocole d'accord (MoU) est de 138.⁶³ En 2021, la Chine a signé des MoU avec 140 pays et 32 Organisations internationales, dont 46 en Afrique, 37 en Asie, 27 en Europe, 11 en Amérique du Nord, 11 dans le Pacifique et huit en Amérique latine. En 2022, 149 pays ont signé des documents pour rejoindre l'Initiative, soit environ 9 pays de plus qu'en 2021. En 2023, l'Afghanistan est le seul pays à avoir rejoint la BRI.

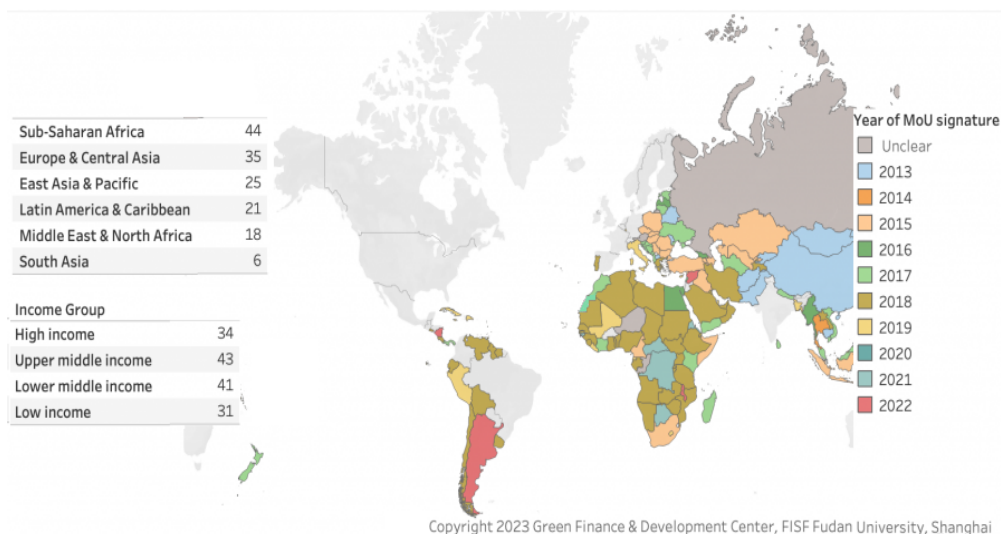
⁶¹ « La BRI dans les provinces de l'Ouest chinois, quel développement ? » [Observatoire Français des Nouvelles Routes de la Soie](#), 15 février 2022.

⁶² « Chine : « la Ceinture et la Route ». Un projet mondial qui a un train d'avance... » [Sciences et Avenir](#), 13 mai 2017.

⁶³ Belt and Road Initiative (BRI). <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>

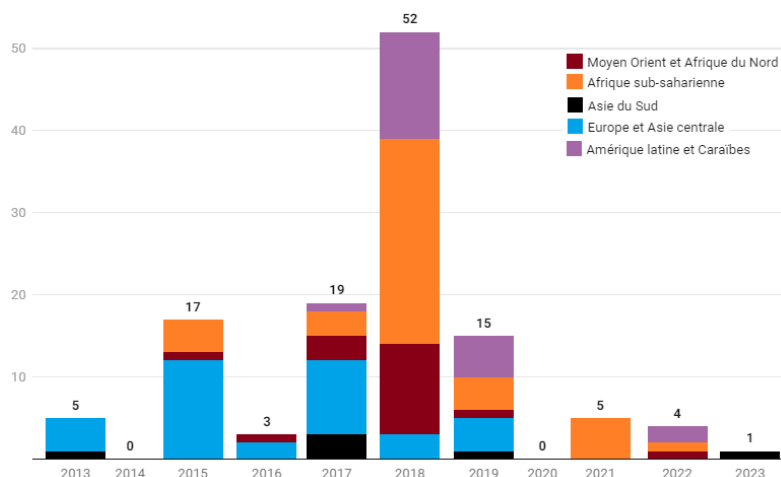
La BRI compte des projets dans 18 pays de l'Union européenne et dans 9 pays du G20. Les premiers signataires africains étaient concentrés en Afrique de l'Est.⁶⁴ À ce jour, 46 des 54 pays d'Afrique, auxquels il faut ajouter la Commission de l'Union africaine, sont liés à l'Initiative chinoise par un protocole de coopération, ce qui représente environ 1/3 du nombre total des pays dans le monde.⁶⁵ L'Afrique est un partenaire important de l'Initiative.

De nos jours, 155 pays sont membres de l'Initiative, dont la quasi-totalité des pays d'Afrique (à l'exception de l'Eswatini) et d'Asie (excepté l'Inde, le Japon, Israël et le Bhoutan).



Source : [Green FDC / Green Finance & Development Center](#)

L'année 2018 a été marquée par le plus grand nombre d'adhésions, dont 25 des pays d'Afrique subsaharienne.



Compilation de l'auteur. Source : Auteur ([le Grand Continent](#) – [Datawrapper](#))

⁶⁴ Countries along the Belt and Road- What Does It All Mean? - [Development Reimagined](#), 26 September 2019.

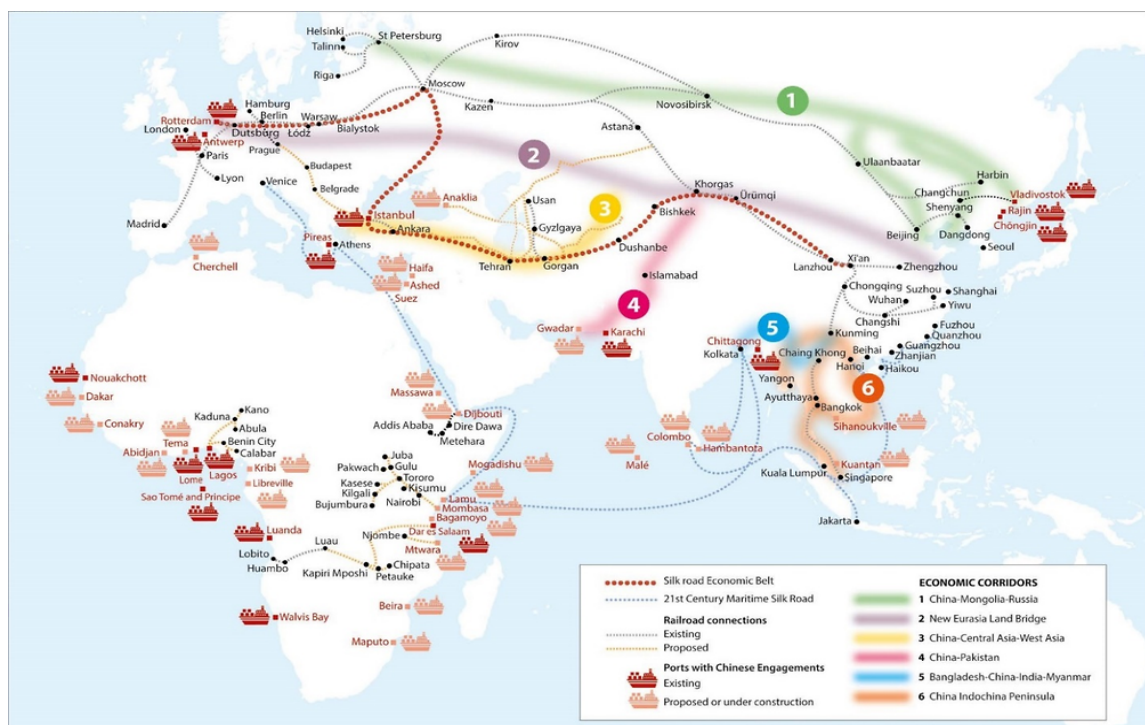
⁶⁵ « L'Initiative la Ceinture et la Route entame un nouveau chapitre pour la coopération Chine-Afrique ». [Observatoire Français des Nouvelles Routes de la Soie](#), 28 janvier 2021.

Pour promouvoir les échanges commerciaux, et atteindre le double objectif de conquête de nouveaux marchés pour les produits chinois et de réduction de la dépendance aux ports de l'Est, **six corridors** composés d'infrastructures ferroviaires et maritimes ont été créés (voir la carte ci-dessous).

Ces corridors économiques couvrent les régions du monde riches en énergies et en ressources :

1. **corridor économique Chine-Europe via la Mongolie et la Russie** ;
2. **corridor Chine-Europe via l'Asie centrale**, un nouveau pont terrestre de l'Eurasie impliquant le rail vers l'Europe via le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie et la Pologne ;
3. **corridor économique Chine, Asie centrale et Moyen-Orient** reliant le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan, l'Iran et la Turquie ;
4. **corridor économique Chine-Pakistan** : Xinjiang est la principale province bénéficiaire. Ce projet relie la ville de Kashgar (*zone économique libre*), dans le Xinjiang, au port pakistanais de Gwadar ;
5. **corridor économique Asie du Sud-est (Chine, Bangladesh, Inde, Myanmar)** qui évolue plus lentement en raison de la méfiance sur les questions de sécurité entre l'Inde et la Chine ;
6. **corridor économique de la péninsule indochinoise**: Vietnam, Thaïlande, République démocratique populaire lao (Laos), Cambodge, Myanmar et Malaisie. Il permettra de soutenir les échanges commerciaux entre la Chine et les membres de l'ASEAN.

Figure 1 : six corridors de la route terrestre et maritime



Source : [OECD Library](#)

Alors que la BRI boucle ses dix ans, son intégration aux priorités nationales est devenue plus systématique. Dans sa composante terrestre (les six corridors), la BRI est étroitement liée au

développement du Xinjiang et à la mondialisation de l'Ouest de la Chine. La BRI basée sur la mer est liée à la stratégie de la Grande Baie autour de Hong Kong et à l'expansion maritime de l'Est du pays.

2. Initiative stratégique et multiforme

Suivant le concept chinois de « *Hu Lian Hu Tang* » (relier des fils de soie et se mettre en mouvement), le paradigme dominant est fondé sur le principe de connectivité. Deux routes structurent le projet :

La route de la soie terrestre : vers l'Europe via l'Asie centrale. Ce volet terrestre : la « *belt* » correspond à la ceinture économique, composée d'infrastructures allant des routes aux voies ferrées, en passant par les ponts et centrales électriques, etc. Ce dispositif vise à relier la Chine à l'Asie et à l'Europe en passant, entre autres, par le Kazakhstan, l'Iran, la Turquie et la Russie sur six routes, (**voir la figure 1 ci-dessus**), chacune offrant des opportunités commerciales et d'investissement. L'engagement lié au transport est essentiel pour fournir les moyens de commercer entre la Chine et les pays de la BRI, raison pour laquelle la Chine a investi et construit des projets routiers, ferroviaires, aériens, maritimes et logistiques à travers le monde.⁶⁶

La route de la soie maritime : vers l'Europe via l'Afrique. Ce volet maritime, aussi appelé la route maritime de la soie du 21^{ème} siècle, relie une chaîne de ports maritimes le long de la mer de Chine méridionale, en passant par l'océan Indien, la mer Rouge, et qui se développe également en Méditerranée (le canal de Suez) pour aboutir à Venise, point de départ des expéditions de Marco Polo.⁶⁷ L'objectif de ce volet est de révolutionner le commerce en haute mer et de permettre aux pays participants de se développer économiquement, notamment grâce aux infrastructures financées par la Route de la soie. Les ports d'Afrique jouent un rôle essentiel dans ce volet de la BRI.⁶⁸

À ces volets terrestre et maritime s'ajoutent deux axes : digital et sanitaire.⁶⁹ Parallèlement aux investissements dans les infrastructures de transport, la Chine a accéléré le développement de son réseau de télécommunication, la « *Route de la Soie digitale* » (Digital Silk Road- DSR)⁷⁰, via les câbles sous-marins, ainsi que la « *Route de la Soie sanitaire* » (Health Silk Road- HSR) pendant la période de la pandémie de la Covid-19. Ce développement a permis à la Chine de gagner en influence dans la région en se positionnant comme acteur incontournable. Le développement de l'axe DRS a toutefois suscité des craintes quant à un éventuel contrôle par la Chine des flux d'informations transitant par les câbles sous-marins existants et qui constituent un enjeu majeur pour la sécurité nationale.

La « Route de la Soie numérique ». Lancée en 2015 dans le cadre des trois initiatives étatiques, telles que la « *Ceinture et Route* », « *Made in China 2025* » et « *China Standards 2035* », elle est devenue l'une des principales politiques numériques de Pékin pour promouvoir sa vision globale à travers les technologies. Étant une initiative de l'État, les entreprises chinoises en sont les principaux opérateurs : les géants des télécoms comme Huawei et ZTE, étant les plus grands fournisseurs des télécoms et de technologies 5G. Des sociétés comme (Hikvision, Dahua et Huawei) sont les principaux fournisseurs de services et

⁶⁶ What are six economic corridors under Belt and Road Initiative ? | [The China State Council information office](#).

⁶⁷ Les nouvelles routes de la soie et l'Afrique du Nord : quelles synergies ? [Konrad Adenauer Stiftung](#).

⁶⁸ « *CSIS: Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports* ». [Maritime Security Review](#). 11 juin 2019.

⁶⁹ China's Silk Road and global health. [The Lancet](#), December 09, 2017.

⁷⁰ « *China's Digital Silk Road: Reshaping Global Trade* ». [Hinrich Foundation](#), 23 July 2020.

de technologies de surveillance. L'application Tiktok et Snapchat, les fabricants de smartphones comme (Oppo, OnePlus, Huawei, ZTE, Xiaomi), les fabricants de drones comme (DJI et XAG) sont les acteurs de cet axe de la BRI.⁷¹

La Covid-19 a entraîné une augmentation de la demande de technologies numériques. La Chine a en effet utilisé ses avancées en faisant la promotion de ses solutions numériques, fournissant ainsi ses systèmes de surveillance et encourageant des solutions innovantes pour le traitement des patients.

Il est à noter que la DSR n'est pas seulement une initiative de politique étrangère chinoise, mais également une politique intérieure du gouvernement. Sur le plan interne, l'objectif de la DSR est notamment d'actualiser « *Made in China 2025* » en développant des capacités dans les techs existantes et émergentes telles que les technologies quantiques, les voitures électriques et l'Intelligence Artificielle. Au niveau mondial, le système de navigation par satellite BeiDou, programme lié à la DSR, sert un objectif clé : faire de la Chine une superpuissance technologique, accroître son prestige international et ainsi renforcer sa puissance économique et ses capacités politiques et militaires. Pour ce faire, la Chine devra acquérir une plus grande autonomie technologique par rapport à ses rivaux géopolitiques, notamment les États-Unis.⁷² Dans ce sens, BeiDou a été établi comme une alternative au système de positionnement global des États-Unis, pour créer un système de navigation mondial afin d'assurer la sécurité nationale de la Chine et promouvoir le développement mondial de navigation en créant le « *Système mondial de navigation par satellite (GNSS)* ».

La « Route de la Soie de la santé » (Health Silk Road- HSR). S'il existe une BRI « numérique » et une « spatiale », il n'est donc pas surprenant que la Chine mette en place une BRI « *sanitaire* », un concept qui remonte à 2015, mais qui, depuis l'éclatement de la Covid-19, a pris de l'importance et été renforcé par l'accent mis sur le développement du secteur chinois de la santé.⁷³ Les médias se sont focalisés sur cet axe lorsque Xi Jinping l'a mentionné lors d'une conversation téléphonique avec le premier ministre italien Giuseppe Conte⁷⁴, en mars 2020. La Covid-19 a constitué pour Pékin une opportunité de faire avancer la composante numérique de la BRI, grâce au partage des fournitures médicales, systèmes de diagnostic vaccins, et solutions cybersurveillance de la santé. Cela a accéléré le développement de la HSR, contribuant ainsi à la promotion de l'image de la Chine en tant qu'acteur mondial responsable.

La question aujourd'hui est de savoir si les routes de la soie vont avoir aussi une vocation agricole et alimentaire. Ce projet incarne donc une vision chinoise de la mondialisation et de la gouvernance mondiale en vue de conforter sa puissance et son prestige à l'international (stratégie du « Go Global »).

⁷¹ China's Post-Pandemic Digital Silk Road, [Eurasian Research Institute](#).

⁷² « Route de la soie numérique - Géostratégie des câbles sous-marins ». [Observatoire français des Nouvelles Routes de la Soie](#), 6 octobre 2021. <https://observatoirefrs.com/2021/10/06/route-de-la-soie-numerique-chine/>

⁷³ « The Belt & Road Initiative: Investments in 2021 and Future Outlook ». [Silk Road Briefing](#), 9 February 2021.

⁷⁴ China's "Health Silk Road": Adapting the BRI to a Pandemic-Era World | [Merics](#). 25 novembre 2020.

3. Au service de la puissance et de la sécurité de la Chine

Xi Jinping rompt avec la prudence chinoise habituelle et fixe comme orientation centrale : la Chine doit se hisser au premier rang mondial à l'horizon 2049, année du centenaire de la République populaire de Chine. L'empire du Milieu aspire à renouer avec sa centralité géopolitique et il s'en donne les moyens.

Afin de garantir la longévité du projet et de marquer un engagement sans faille, celui-ci a été inscrit dans les statuts du Parti communiste chinois lors du 19^{ème} Congrès en octobre 2017.⁷⁵ Depuis, il ne s'agit plus d'une initiative du gouvernement ni du président chinois mais d'une initiative institutionnalisée portée par le parti : « *devenu la volonté du parti, le projet se voit accorder une garantie institutionnelle avec toutes les ressources nécessaires puisqu'il s'inscrit dans ses statuts* ». ⁷⁶

La Ceinture et la Route est souvent considérée comme un instrument au service des intérêts économiques, politiques et stratégiques de la Chine. Alors que la Chine la présente comme un cadre de coopération économique et de développement des infrastructures qui profite à tous les pays participants, nombreux sont ceux qui la considèrent comme un outil qui fait progresser la puissance et l'influence chinoises de diverses manières. Elle sert la puissance chinoise dans beaucoup de domaines :

expansion économique : la BRI permet d'approfondir les liens économiques de la Chine avec les pays participants. Ceci, entre autres, en prospectant de nouveaux débouchés pour les produits et services chinois, permettant ainsi aux entreprises chinoises de décrocher des contrats pour des projets d'infrastructures, ce qui peut stimuler la croissance de l'économie du pays. Elle contribue également à la diversification des marchés d'exportation, l'investissement dans les infrastructures de plusieurs pays, ce qui renforce sa résilience économique et explique sa place dominante dans le commerce mondial ;

influence financière : le financement des projets BRI par l'intermédiaire des banques chinoises étend l'influence de la Chine dans le monde, en lui permettant de façonner les réglementations financières, les normes réglementant les prêts et les pratiques de restructuration de la dette, mais aussi la structure financière mondiale, offrant des alternatives aux institutions existantes : la Banque mondiale (BM) et le Fonds monétaire international (FMI). Son influence sur les Organisations multilatérales comme la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (AIIB) permet à la Chine d'avoir son mot à dire en ce qui concerne la gouvernance financière internationale ;

promotion du Renminbi (RMB) : les projets BRI impliquent souvent des échanges en monnaie chinoise, d'où l'opportunité de l'internationalisation du RMB et son influence sur la finance mondiale. La Chine et le Brésil ont décidé d'utiliser le yuan et le réal dans leurs échanges commerciaux. Le gouvernement argentin a pris la même décision. En mars 2022, le *Wall Street Journal* révélait que la Chine et l'Arabie Saoudite étudiaient la possibilité de payer en yuan l'achat du brut saoudien ;

accès stratégique : les projets BRI, en particulier ceux impliquant des infrastructures de transport et des ports, fournissent à la Chine un accès stratégique aux régions et aux points d'étranglement maritimes clés. Cela a des implications pour sa présence navale et sa sécurité maritime. De plus, en investissant

⁷⁵ Les nouvelles routes de la soie et l'Afrique du Nord : quelles synergies ? [Konrad Adenauer Stiftung](#).

⁷⁶ Lettre « la Chine hors les Murs », N°20, [les Conseillers du commerce extérieur de la France](#) (CCE), 22 novembre 2017.

dans ces actifs, Pékin peut améliorer sa connectivité en contrôlant les principales routes commerciales essentielles à ses activités d'import-export, garantir sa sécurité énergétique et son accès aux ressources, dans la mesure où de nombreux projets d'infrastructures énergétiques (pipelines et ports), contribuent à garantir un approvisionnement stable, en pétrole et en gaz, essentiels à la croissance économique. Cet accès peut constituer un atout pour Pékin en matière des marchés internationaux et des ressources ;

effet de levier sur les infrastructures : grâce à la BRI, la Chine gagne en influence politique vis-à-vis des pays participants en contrôlant les infrastructures critiques (ports, chemins de fer et réseaux télécom). Le contrôle de ces actifs peut influencer la prise de décision des pays et leur alignement politique ;

levier diplomatique et politique : en élargissant ses empreintes économiques et politiques dans plusieurs régions, la Chine renforce sa capacité à façonner les agendas régionaux et mondiaux. Cette influence peut se manifester à travers des alliances diplomatiques ou des blocs de vote au sein des Organisations internationales et des partenariats régionaux alignés sur ses objectifs géopolitiques, et peut se traduire par un soutien aux politiques chinoises sur les questions internationales, y compris celles de l'ONU.

contrôle des données et cyber-infrastructure : la construction d'infrastructures numériques comme les câbles, Data center et les réseaux de télécoms, renforce les cyber capacités de la Chine, soutient son rôle dans l'économie numérique mondiale, et peut également lui donner accès à de vastes quantités de données, qui peuvent être utilisées à diverses fins : la sécurité (surveillance et renseignement) et l'économie ;

implications militaires et sécuritaires : les installations financées par la Chine dans des emplacements stratégiques (ports et pôles logistiques), peuvent soutenir ses propres opérations navales et renforcer sa capacité à projeter sa puissance militaire dans des régions stratégiques une sorte de « *Militarisation de la BRI* ».77 En 2017, la Chine a inauguré sa première base militaire sur le continent, à Djibouti, dont des soldats y sont stationnés avec pour mission de sécuriser les « *nouvelles routes de la soie* ».

III. QUELLES RETOMBÉES POUR L'AFRIQUE ?

De 2013 à décembre 2022, l'engagement de la Chine dans le cadre de la BRI à travers des investissements et contrats de construction, souvent financés par des institutions financières chinoises, s'est élevé à environ 950 milliards de dollars.⁷⁸ Les données disponibles indiquent que la stratégie BRI a été couronnée de succès. Le volume cumulé du commerce de marchandises entre la Chine et les pays bénéficiaires de la BRI a atteint près de 11 000 milliards de dollars entre 2013 et 2021, et les investissements bilatéraux ont dépassé 230 milliards. Dans ce volume global, les pays africains, et à des degrés divers, ont été destinataires d'investissements, d'infrastructures et de prêts substantiels. Selon la base de données de l'Université de Boston sur les prêts accordés par la Chine à des pays d'Afrique entre 2000 et 2022, les prêteurs chinois ont accordé 170 milliards de dollars à des pays d'Afrique. Il convient cependant de préciser que les prêts ont sensiblement diminué depuis le pic de 2016. Seuls sept prêts

⁷⁷ « Weaponizing the Belt and Road Initiative ». [Asia Society](#), September 8th, 2020.

⁷⁸ Investments in the Belt and Road Initiative (BRI) – [Green Finance & Development Center](#), 2023.

d'une valeur de 1,22 milliard de dollars ont été contractés en 2021. Neuf prêts totalisant 994 millions de dollars ont été accordés en 2022, ce qui représente le niveau le plus bas depuis 2004.⁷⁹

1. L'Afrique, un partenaire d'importance majeure

L'Afrique est un partenaire naturel de l'initiative « *Ceinture et Route* ». Par le passé, la Route maritime de la Soie y a fait découvrir le thé, et était considérée comme une route de l'amitié. Depuis sa création en 2013, la BRI bénéficie du soutien et de la participation actifs des pays africains.

En décembre 2015, l'Afrique du Sud est devenue le premier pays du continent à avoir signé un accord de coopération avec la Chine dans le cadre de cette initiative. Le Maroc est le 1^{er} pays d'Afrique du Nord à avoir signé des documents de coopération liés à la BRI. En 2017 et 2019, les dirigeants du Kenya, de l'Éthiopie, de l'Égypte, de Djibouti et du Mozambique ont participé au « *Forum de la Ceinture et la Route* », contribuant au mécanisme de coopération de l'Initiative. Lors du sommet du Focac à Pékin, en 2018, les dirigeants africains et chinois ont décidé de renforcer leur coopération dans le cadre de l'Initiative.

Le double succès du Forum sur la coopération sino-africaine de Johannesburg, en 2015, de Beijing, en 2018, et du Sénégal, en 2021, a propulsé la coopération sino-africaine à un niveau sans précédent. Durant le Sommet de Beijing, Chinois et Africains se sont mis d'accord pour construire une communauté d'avenir partagé Chine-Afrique plus solide. En 2021, avant la 8^{ème} Conférence ministérielle du Focac, ils ont élaboré la « *Vision 2035* » de la Coopération Chine-Afrique, faisant un grand pas en avant sur la voie de la construction d'une communauté d'avenir partagé Chine-Afrique.

L'Afrique est au cœur de l'initiative maritime. À ce jour, 46 États africains sur les 53 ayant des relations diplomatiques avec la Chine ont déjà signé des accords de coopération dans le cadre de l'initiative « *Ceinture et Route* ». En 2019, environ 20 pays africains avaient rejoint l'Initiative. À contre-courant, la Tanzanie et la Sierra Leone ont suspendu deux projets signés dans le cadre de la BRI. Janvier 2021, la RDC et le Botswana sont devenus respectivement le 45^e et 46^e États africains à adhérer à l'Initiative, représentant environ 1/3 du nombre total des pays dans le monde, faisant ainsi de l'Afrique un partenaire important.

2. Les investissements stratégiques de la Chine dans le continent ⁸⁰

Selon le cabinet international de conseil en stratégie McKinsey, il y aurait plus de 10 000 entreprises chinoises implantées en Afrique, dont environ 90 % privées⁸¹, et au moins 2000 autres publiques. Ces dernières sont un enjeu majeur dans les projets de construction en Afrique, qui génèrent des recettes de plus de 40 millions de dollars par an.⁸²

Les 2 000 entreprises recensées en 2013 en Afrique sont : des firmes d'État, des grandes entreprises privées et PME. Les premières sont surtout actives dans le BTP (infrastructures urbaines, routes,

⁷⁹ A New State of Lending: Chinese Loans to Africa | [Global Development Policy Center](#).

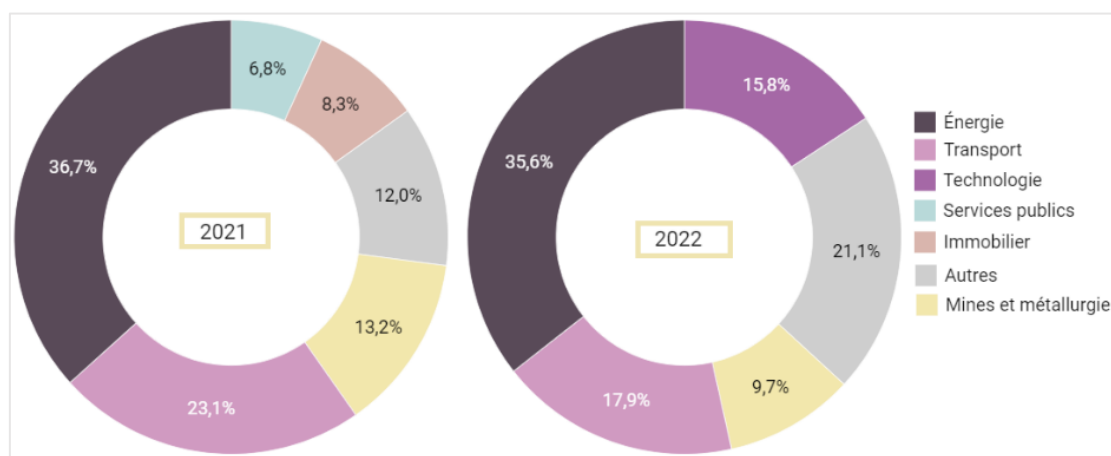
⁸⁰ « China Regional Snapshot: Sub-Saharan Africa ». [Committee on Foreign Affairs](#).

⁸¹ « China's One Belt One Road: Opportunities in Africa ». [DLA Piper Africa](#), 5 novembre 2018.

⁸² Nantulya, Paul. « Les sociétés de sécurité chinoises suivent le fil de l'Initiative ceinture et route ». [Centre d'Études Stratégiques de l'Afrique](#), 24 juin 2021.

chemins de fer, barrages, hydroélectricité), l'exploitation forestière, l'extraction minière et pétrolière. Les investissements se concentrent dans les pays les mieux dotés en matières premières (Angola, Gabon, Algérie, RDC) et ceux disposant d'un grand marché intérieur (Nigeria, Éthiopie, Afrique du Sud). Ils sont portés par environ 1 million de Chinois, parmi lesquels de très nombreux travaillent dans les grands projets et services (import-export, commerce de détail, hôtellerie, restauration, médecine).

Les secteurs clés de la BRI comprennent les énergies (pétrole, gaz), l'immobilier, BTP, transport et logistique, projets d'infrastructure, services publics (production d'électricité, eau et assainissement), télécoms, technologies, etc⁸³, mais les secteurs de l'énergie, du transport et de la technologie sont les mieux classés. Sur dix ans d'existence, l'énergie et le transport sont restés les deux secteurs les plus importants en termes de volume d'investissement. En 2022, le secteur des technologies a représenté 16 %, ⁸⁴



Compilation de l'auteur. Source : [Le Grand Continent \(Datawrapper\)](#)

GlobalData suit 242 projets énergétiques en Afrique pour lesquels des contrats ont été attribués. Ces projets représentent un investissement total de 313,1 milliards de dollars, chiffre qui couvre la conduite des projets depuis les étapes de planification jusqu'à l'exécution. Au total, 63 projets en cours, d'une valeur combinée de 78,1 milliards, comptent des entreprises chinoises comme maîtres d'œuvre.⁸⁵

Dans le cadre de la BRI, les entreprises chinoises investissent souvent dans des infrastructures de transport (ports, chemins de fer, oléoduc) pour sécuriser l'approvisionnement en matières premières, notamment les hydrocarbures et les minerais fortement demandés.

Dans le secteur pétrolier : la Chine à renforcer sa position sur le marché par l'intermédiaire de ses principales compagnies pétrolières contrôlées par l'État : China Petroleum and Chemical Corporation (Sinopec), China National Petroleum Corporation (CNPC), PetroChina (filiale de la CNPC), et China National Offshore Oil Corp (CNOOC) de même que la China national oil and gaz development and exploration corporation (CNODC). En 2017, Sinopec a acheté les parts de Chevron dans la raffinerie

⁸³ « China's One Belt One Road : Opportunities in Africa ». [DLA Piper Africa](#), 5 novembre 2018.

⁸⁴ « Les dix ans des nouvelles routes de la soie en 8 graphiques ». [Le Grand Continent](#), 7 septembre 2023.

⁸⁵ « Chinese Investment in Africa 2019: 63 Power Projects Are in the Pipeline ». [Power Technology](#), 28 May 2019.

du Cap et les entreprises de vente au détail d'essence en Afrique du Sud et au Botswana.⁸⁶ Au Tchad, la CNPCIC détient 60 % du capital de la raffinerie de Djermaya. Au Niger, PetroChina détient 60 % de celui de la raffinerie nigériane SORAZ, et la CNODC construit un oléoduc de 2 000 km, destiné à exporter du pétrole brut à partir des champs d'Agadem (Niger) jusqu'au port de Sèmè au Bénin. En Angola, les blocs pétroliers sont exploités par des sociétés chinoises, notamment la compagnie pétrolière sino-angolaise China Sonangol International Holding Limited (CSIHL), basée à Hong Kong et la Sinopec. En octobre 2023, Sonangol a signé un protocole d'accord avec la China National Chemical Engineering (CNCEC) pour le projet de raffinerie de Lobito.

Au Soudan, la Sinopec a construit un pipeline de 1500 Km pour regagner le Port-Soudan sur la mer Rouge. La Chine, par le biais de la CNPC, est également présente au Soudan avec le consortium Greater Nile Petroleum Operating Company (GNPOC) dont elle détient 40 % des parts (exploitation du bassin de Muglad). Toujours au Soudan, cette même entreprise a construit un oléoduc de 1 500 km pour acheminer le pétrole du sud du pays jusqu'au terminal portuaire de Marsa al-Bashair près du Port-Soudan.⁸⁷ Les groupes algérien, Sonatrach, et chinois, Soogl, ont annoncé, le 28 mai 2022, la signature d'un contrat de « *partage de production pétrolière* » d'un montant de 490 millions de dollars.

Ces contrats, ainsi que les projets qui les accompagnent, font partie d'une stratégie coordonnée destinée à sécuriser une interconnexion des concessions pétrolières au Soudan, en Centrafrique, au Tchad et au Niger, pays limitrophes. La construction des oléoducs, raffineries et des chemins de fer, comme l'oléoduc à l'ouest du Tchad, frontalier du Niger, celle de la raffinerie de Djermaya ainsi que le projet de la ligne ferroviaire reliant N'Djamena au Soudan, visent à établir une liaison entre les concessions pétrolières chinoises dans ces pays et relèvent d'une stratégie « *géoéconomique régionale* ».⁸⁸

La présence de la Chine dans le secteur du pétrole et du gaz s'est développée durant les années 1990 via la construction de gazoducs et d'oléoducs en Afrique avec la stratégie « Going Out ». Les deux principales banques impliquées dans ces financements énergétiques sont la China Eximbank (Chexim) et la China Development Bank (CDB). Sur 43,4 Milliards de dollars d'engagements recensés sur la décennie 2010-2020, 60 % (26 Milliards) ont été engagés par Chexim contre 37 % (16 Milliards) par la CDB, selon les statistiques de Boston University. Par comparaison, les banques commerciales sont peu présentes : 3,3 Milliards entre 2010 et 2019, d'après Johns Hopkins University.⁸⁹

Pour ce qui est du secteur minier, si la Chine en est un acteur majeur dans des pays comme la RDC, la Zambie, le Ghana, le Zimbabwe et l'Érythrée, ce n'est pas le cas ailleurs sur le continent, selon un nouveau rapport de la Fondation africaine pour le climat.⁹⁰ Globalement, la présence des investissements chinois dans le secteur des mines en Afrique demeure marginale. Les groupes miniers chinois majeurs en Afrique dont la société publique nucléaire, China National Nuclear Corporation (CNNC) sont quasiment tous publics – ou semi-publics.⁹¹

⁸⁶ « China aims for Market share in African refining sector ». [OilPrice](#), Jun 22, 2017.

⁸⁷ « La Chine, une puissance africaine ». Perspectives chinoises, vol. 2005, n°4, août 2005. [Journal open Edition](#).

⁸⁸ Les investissements pétroliers chinois au Tchad : À la recherche d'un « gagnant/gagnant », [ifri](#), n° 11, mai 2012.

⁸⁹ « La nouvelle stratégie énergétique de la Chine en Afrique : enjeux et défis, [Hal Open science](#), 12 Apr 2022.

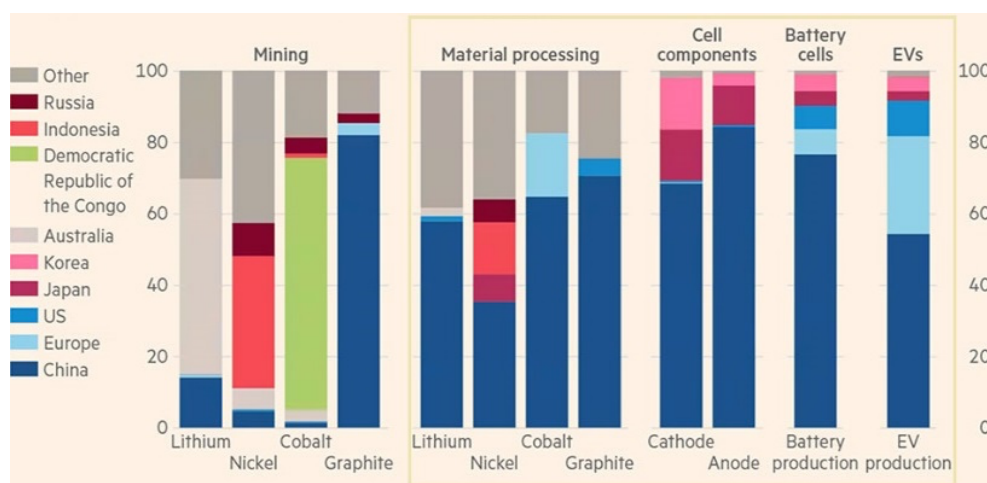
⁹⁰ Geopolitics of critical minerals in renewable Energy Supply Chains, [the African Climate Foundation](#), September 2022.

⁹¹ Quand ils disposent d'une filiale cotée à Hong-Kong pour y lever des fonds sur les marchés financiers.

Pour le lithium, minéral indispensable pour la fabrication des batteries lithium-ion utilisées dans les voitures électriques, mais aussi de nombreux composants électriques, des éoliennes et des panneaux solaires, des pays comme la RDC, le Mali, le Zimbabwe (5^e producteur mondial), la Namibie et le Ghana sont considérés comme étant leaders. En RDC, le contrôle de la mine de Manono oppose le géant chinois Zijin Mining à l'Australien AVZ Minerals. Certes, en octobre 2023, Zijin Mining a annoncé son intention d'explorer et de développer la mine à travers la joint-venture Manono Lithium. Au Zimbabwe, de nombreuses entreprises chinoises comme Zhejiang Huayou Cobalt, Suzhou TA&A Ultra Clean Technology, Shenzhen Chengxin Lithium Group et Sinomine Resource Group, ont engagé des investissements. Au Mali, un consortium australo-chinois dirige la première mine de lithium du pays à Goulamina, projet qui en fait le 3^e producteur mondial. Outre ces trois pays, la Namibie, le Ghana, la Côte d'Ivoire et l'Éthiopie sont en train de devenir d'importantes sources de lithium. Le rapport rédigé par la Zimbabwe Environmental Law Association (ZELA)⁹² sur la présence chinoise dans le secteur du lithium, confirme la position dominante de Pékin dans le secteur des minerais stratégiques en Afrique, notamment le lithium au Zimbabwe et le cobalt en RDC.⁹³ Mais, au-delà de l'extraction du minerai brut, les entreprises chinoises investissent de plus en plus dans le raffinage.

La Chine se place en tête de course pour le contrôle des minerais stratégiques utilisés dans la fabrication des batteries pour les voitures électriques et d'autres industries (spatiale, militaire, etc), comme le Cobalt, le lithium, le cuivre, le Graphite, le Nickel, etc. Le graphique ci-dessous montre la localisation de la chaîne d'approvisionnement mondiale en batteries et le contrôle de l'extraction par les entreprises chinoises du cobalt et du nickel, en RDC et en Indonésie.

Figure n°2 : distributions géographiques du global-EV batterie chaîne d'approvisionnement, 2022 (%)



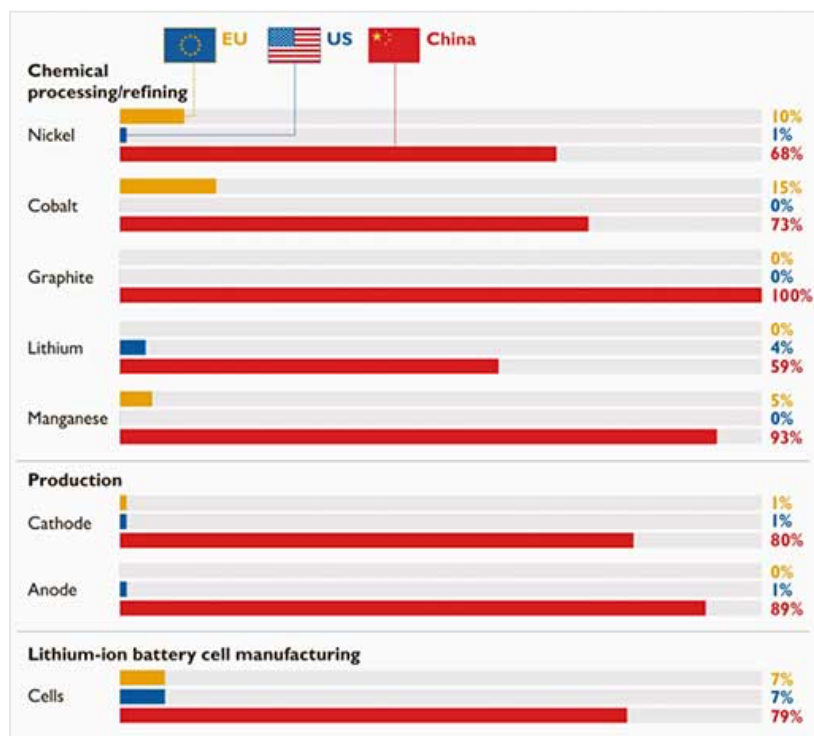
Source : Financial Times (IEA).

⁹² Publié par l'International Peace Information Service (IPIS), un think tank basé en Belgique.

⁹³ « Chinese Dominance in Zimbabwe's Lithium Mines: Potential Risks, Vulnerabilities and Opportunities in the Critical Minerals Sector ». [IPIS research](#), September 20, 2023.

La Chine domine presque tous les aspects de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Selon un nouveau rapport du Financial Times, l'investissement précurseur des entreprises chinoises dans l'extraction du lithium et du cobalt en Afrique a été la clé de ce succès.

Le UK Times a publié un graphique qui montre à quel point les États-Unis sont en retard par rapport à la Chine dans presque tous les aspects de la chaîne d'approvisionnement des batteries.



Source: Benchmark Mineral Intelligence – Graphic: The Times and The Sunday Times

Pour le Cobalt, dont 70 % de la production mondiale provient de la RDC, ce sont des entreprises chinoises qui jouissent d'une position dominante dans le secteur. Il s'agit notamment de Zhejiang Huayou Cobalt, China Railway Group, China Molybdenum, China Nonferrous Metal Mining Company, Jinchuan Group (2^e producteur mondial), Hong Kong Excellen Mining Investment et Tenngyuan Cobalt Industry (leader mondial des batteries). Elles assurent la moitié de la production du pays dont 80 % est destiné à la Chine, ce qui sécurise ainsi son approvisionnement et confirme sa place de principal fabricant de batteries électriques.⁹⁴

En somme, la majeure partie du financement du secteur énergétique de l'Afrique provient de la Chine. Selon un nouveau rapport publié en novembre 2023 par Carnegie Endowment for International Peace, la Chine était le plus grand bailleur de fonds de l'énergie en Afrique. Avec 53,4 milliards de dollars investis entre 2012 et 2021, elle devance la Banque mondiale (35,13 milliards de dollars).⁹⁵

⁹⁴ « Transition énergétique : la demande des minéraux stratégiques va exploser, voici les pays africains qui en profiteront », [portail sud Maroc](#), novembre 2022.

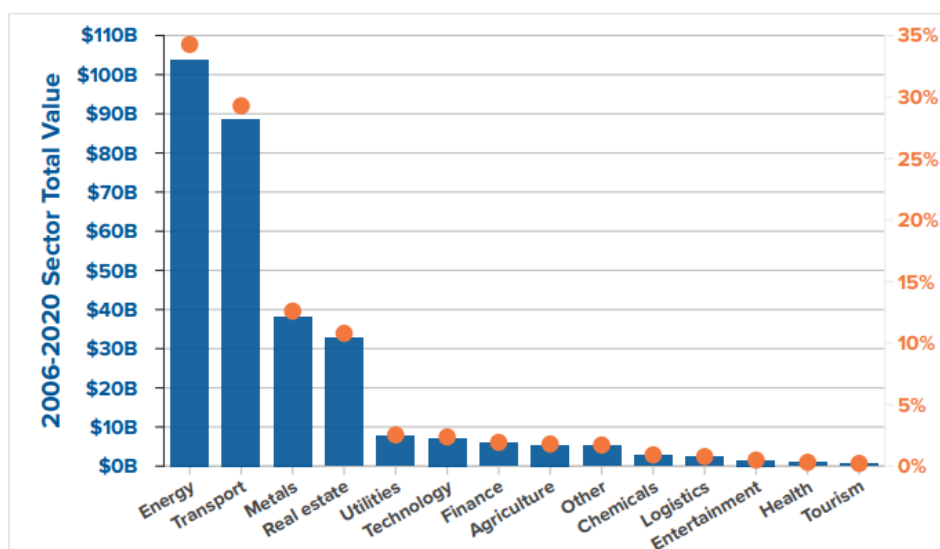
⁹⁵ « Who Finances Energy Projects in Africa? » [Carnegie Endowment for International Peace](#), November 27, 2023

Pour concurrencer la Chine, le Partenariat pour la sécurité des ressources minières, dirigé par les États-Unis, a tenu une réunion ministérielle avec les pays riches en minéraux stratégiques tels que le cobalt et le lithium en marge de l'Assemblée générale des Nations Unies de 2022. Parmi les pays miniers africains invités : la RDC, le Mozambique, la Namibie, la Tanzanie et la Zambie.

Dans le secteur des BTP : la China Road and Bridge Corporation (CRBC) est une des plus grandes entreprises de construction à côté de la China Railway Group (CRG) et China Civil Engineering Construction (CCEC), China Merchants Holding (infrastructures portuaires et routières), China Rail and Bridge Corporation (CRBC) et la China State Construction Engineering Corporation (CSCEC). Selon le dernier classement du magazine américain ENR, sept des dix grands groupes du BTP sont Chinois. Outre la China Communications Construction (CCCC), China Railways Construction Group (CRCC), la CRG, la CCEC, ces dragons sont des groupes à capitaux publics. Certains sont détenus par des provinces, mais la plupart, notamment la CSCEC, la CCCC, Sinohydro ou China Railway Group, sont sous le contrôle de la Commission chinoise d'administration et de supervision des actifs publics « *State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council (SASAC)* », puissant holding étatique (voir le graphe dans l'annexe n°1). En Égypte, la CSCEC, la China Railway Group et l'Aviation Industry Corporation of China sont les principaux acteurs du projet de construction de la nouvelle capitale administrative.

Les projets d'infrastructure (routes, chemins de fer, aéroports et ports) représentent la plus grande part de la valeur des contrats décrochés par ces groupes. Les entreprises publiques chinoises s'emparent du marché d'infrastructures en Afrique. Dans un rapport publié en mars 2023, le think tank Atlantic Council révèle que les secteurs de l'énergie, des transports, des métaux et de l'immobilier ont concentré 87 % des investissements réalisés par Pékin en Afrique subsaharienne entre 2006 et 2020.⁹⁶

Figure : Investissements chinois et construction dans la région, par secteur



Source : Rapport Atlantic Council

⁹⁶ « China in Sub-Saharan Africa: Reaching Far beyond Natural Resources ». [Atlantic Council](#), March 6, 2023.

Selon le rapport, 601 investissements d'une valeur de 303 milliards de dollars ont été réalisés durant cette période, principalement par des entreprises publiques chinoises. Le Nigeria, l'Éthiopie, l'Angola, le Kenya, la Zambie et la République démocratique du Congo en concentrent plus de 45 %. Ces pays, privilégiés des investissements chinois, sont très riches en ressources naturelles ou présentant un important poids démographique. Le Nigeria figure parmi les destinations phares des fonds injectés par la Chine dans des économies africaines, avec 13 % de ces financements.⁹⁷ Le rapport s'est également penché sur les secteurs les plus ciblés. De 2006 à 2020, le secteur de l'énergie a concentré le plus d'investissements (34 %) avec plus de 100 milliards de dollars, suivi des transports (29 %), soit 89 milliards, des métaux (13 %), près de 40 milliards, et de l'immobilier (11 %), soit 32 milliards de dollars.

La Chine privilégie les pays dotés de façades maritimes. Pour preuve, 67 % des projets y sont réalisés. D'après le rapport, entre 2006 et 2020, « 406 investissements ont été réalisés dans des pays africains ayant une façade maritime contre 195 investissements dans des pays enclavés ». Parallèlement, les échanges commerciaux entre la Chine et les pays africains ont suivi une tendance haussière. La part de la Chine dans les échanges commerciaux de ces États est passée de 4 % en 2001 à 25,6 % en 2020.

Les pays liés à la BRI, dont le Maroc, l'Égypte et l'Éthiopie, ont été désignés comme « *pays de démonstration de coopération industrielle et pays pionniers* » qui ont connu une expansion des zones industrielles construites par des entreprises chinoises, présageant non seulement des échanges commerciaux plus importants mais aussi des investissements industriels de la Chine.⁹⁸ Le site « The Economist Intelligence Unit » a établi un classement des pays qui ont bénéficié des investissements chinois durant la décennie 2013-2023. Selon ce classement, l'Afrique du Sud se situe au 13^e niveau mondial, sur un total de 80 pays, suivie de l'Égypte (17^e place), et du Maroc, (33^e au niveau mondial et 3^{ème} au niveau africain). Le Royaume du Maroc a gagné 27 rangs en l'espace de 10 ans.

Figure 3 : Classement des destinations les plus attractives pour les investissements chinois

Investment destination	2023 Rank	2013 Rank	2013-23 Change	Pays	Rang en Afrique
South Africa	13	49	▲	Afrique du Sud	1
Egypt	17	51	▲	Égypte	2
Morocco	33	60	▲	Maroc	3
Algeria	38	61	▲	Algérie	4
Tanzania	42	N/A	—	Tanzanie	5
Angola	53	67	▲	Angola	6
Nigeria	56	66	▲	Nigeria	7
Ethiopia	58	N/A	—	Éthiopie	8
Sri Lanka	62	46	▼	Zambie	9
Zambia	63	N/A	—	RD du Congo	10
Congo (DR)	67	N/A	—	Kenya	11
Kenya	68	65	▼	République du Congo	12
Congo (Brazzaville)	76	N/A	—		

Compilation de l'auteur. Source : [The Economist Intelligence Unit](#)

⁹⁷ « China in Sub-Saharan Africa: Reaching Far beyond Natural Resources ». [Atlantic Council](#), 6 mars 2023.

⁹⁸ « A Critical Look at China's One Belt, One Road Initiative ». [CADTM](#), 10 October 2023.

L'Afrique s'affirme avec douze pays qui figurent dans ce rapport. Parmi les destinations les plus attractives pour les investissements dans le développement de la chaîne d'approvisionnement, trois pays disposant de chaînes les plus performantes figurent dans le top des 20 : l'Égypte (7^{ième} position), le Maroc (9^{ième}) et l'Afrique du Sud (11^{ième}). Cependant, aucun pays ne figure dans le Top 20 des pays où les technologies & l'innovation sont les plus développées.⁹⁹

Un rapport intitulé « *Investissement chinois en Afrique 2023* », publié en octobre 2023, met l'accent sur le potentiel de la coopération sino-africaine pour améliorer les chaînes industrielles sur le continent.¹⁰⁰ Le rapport repose sur une analyse de plus de 90 entreprises chinoises investissant en Afrique et de 20 projets de coopération sino-africains et explore l'impact des cadres politiques sino-africains et des modèles de coopération existant sur la chaîne industrielle africaine, de même qu'il met en évidence le rôle des entreprises chinoises dans le développement et la transformation de ladite chaîne.¹⁰¹

Les entreprises chinoises sont tenues par à la primauté du Parti et des directives gouvernementales sur les intérêts économiques, qui leur rappelle régulièrement les limites politiques de leur internationalisation (limite d'entrée au capital, restriction d'investissement, pourcentage d'endettement extérieur, changement de gouvernance). Leurs stratégies d'investissement font l'objet de contrôle aux niveaux national et provincial (nombreuses sont les entreprises qui relèvent de cet échelon). La Commission de supervision et d'administration des actifs d'État (SASAC) joue un rôle important dans le cadre de la BRI par le pouvoir de validation dont elle est investie en ce qui concerne les projets d'investissement chinois à l'étranger.¹⁰²

Ces entreprises bénéficient également de soutiens politiques à l'international : les représentants des affaires économiques des ambassades chinoises, la Chambre du commerce international de Chine (CCIC), qui dispose de plus de 30 bureaux à travers le monde ainsi que des associations, telles que le China Arab Banking and Business Forum ou la China Arab Association for Promoting Cultural and Commercial Exchange, etc. Les ministères du Commerce, de l'Agriculture et des Finances fixent les orientations diplomatiques, financières et stratégiques globales, tandis que la coopération spécifique relève des ministères spécialisés (Santé, Agriculture, Éducation, etc.). Cette gouvernance montre l'étroite relation entre les entreprises chinoises à l'international et les directives du Parti. Depuis mars 2017, le Parti communiste chinois a renforcé sa gouvernance sur ces entreprises, par une circulaire qui ordonne l'institutionnalisation des fonctions de leadership du Parti dans toutes les entreprises publiques, et ce, par le biais d'une modification de leurs statuts. En 2018, Xi Jinping a annoncé lors du sommet du Focac les « huit actions majeures »¹⁰³, dont la principale est « la promotion de l'industrie » qui incite les entreprises chinoises à accroître leurs investissements en Afrique.¹⁰⁴

⁹⁹ « China Going Global Investment Index 2023 - The BRI's second decade », [Report](#), Economist Intelligence Unit.

¹⁰⁰ Le rapport a été préparé et publié par le Conseil d'affaires Chine-Afrique, et compilé par le Conseil et l'Institut de recherche économique et commercial Chine-Afrique.

¹⁰¹ Conseil commercial Chine-Afrique. <http://en.cabc.org.cn/?c=chinese&a=view&id=20>.

¹⁰² Pomet, Alisée. « Les entreprises chinoises, émettrices des routes de la soie ? » *Revue internationale et stratégique*, vol. 125, n° 1, 2022, p. 89-100. Cairn.info, <https://doi.org/10.3917/ris.125.0089>.

¹⁰³ À savoir, « promotion de l'industrie, connectivité des installations, facilitation du commerce, développement vert, renforcement des capacités, santé, échanges humains, paix et sécurité », [ministère chinois des Affaires étrangères](#).

¹⁰⁴ Thierry Pairault, « Entreprises chinoises investissant dans l'industrie manufacturière en Afrique », [Pairault](#).

3. La « Ceinture et Route » en projets

En 1949, la Chine ne représentait guère plus que 1 % du PIB mondial. En 1980, ce chiffre était de 2 %. La Chine se trouvait donc dans une situation similaire à celle que connaissent aujourd'hui de nombreux pays africains. Depuis 1980 et au cours des dernières décennies, l'empire du Milieu a utilisé ses infrastructures pour propulser sa croissance économique, créant un réseau ferroviaire qui dépasse aujourd'hui 29 000 km, plus de 100 000 km de nouvelles autoroutes, 100 nouveaux aéroports et pas moins de 3 500 nouvelles zones urbaines, dont 500 zones de développement économique.¹⁰⁵ Au cours de cette période, le PIB de la Chine a été multiplié par plus de 10, classant la pays au deuxième rang mondial en 2010 et le qualifiant de première économie mondiale en termes de pouvoir d'achat en 2014, d'après le Fonds monétaire international. Le PIB chinois passe de 217 milliards de dollars, en 1978, à 10 865 milliards, en 2015, le taux de croissance moyen du PIB avoisine les 10 % durant cette période.¹⁰⁶ En 2020, le PIB chinois représentait plus de 17 % de l'économie mondiale. Ce miracle économique est le résultat d'une croissance continue depuis 1978.

La BRI, avec sa déclinaison africaine de mégaprojets, notamment à l'Est du continent (comme à Djibouti, au Kenya et en Tanzanie), participe de cette montée en puissance de la Chine. Il est à noter à ce sujet que la BRI, en particulier son volet maritime, touche un certain nombre de pays d'Afrique de l'Est et du Sud-Est (tels que l'Éthiopie, le Kenya, la Tanzanie, le Mozambique, le Madagascar, l'Afrique du Sud), l'Afrique du Nord (Égypte, Maroc et Algérie), l'Afrique centrale (Guinée-équatoriale) et les pays enclavés tels que la RDC, la Zambie et le Zimbabwe.¹⁰⁷

L'Afrique de l'Est est le premier lien dans la connexion de la BRI au continent africain. Pékin construit des ports et des infrastructures maritimes pour améliorer la route menant de l'Asie du Sud au Kenya et à la Tanzanie, puis à la Méditerranée via Djibouti. Des voies ferrées à l'intérieur du continent sont en construction. La Chine projette de combiner la BRI avec le Forum du Focac pour intensifier la productivité agricole et accroître les importations de produits agricoles de l'Afrique vers la Chine.¹⁰⁸ L'empire du milieu dispose de parcs agro-industriels, entre autres, au Mozambique, en Ouganda, en Zambie et étend ses investissements sous la bannière de la BRI.¹⁰⁹

14 juillet 2022 [Étude du parcours des entreprises chinoises investissant dans l'industrie manufacturière en Afrique]

¹⁰⁵ « What China Is Really Up to In Africa ». *Forbes*, 3 octobre 2019.

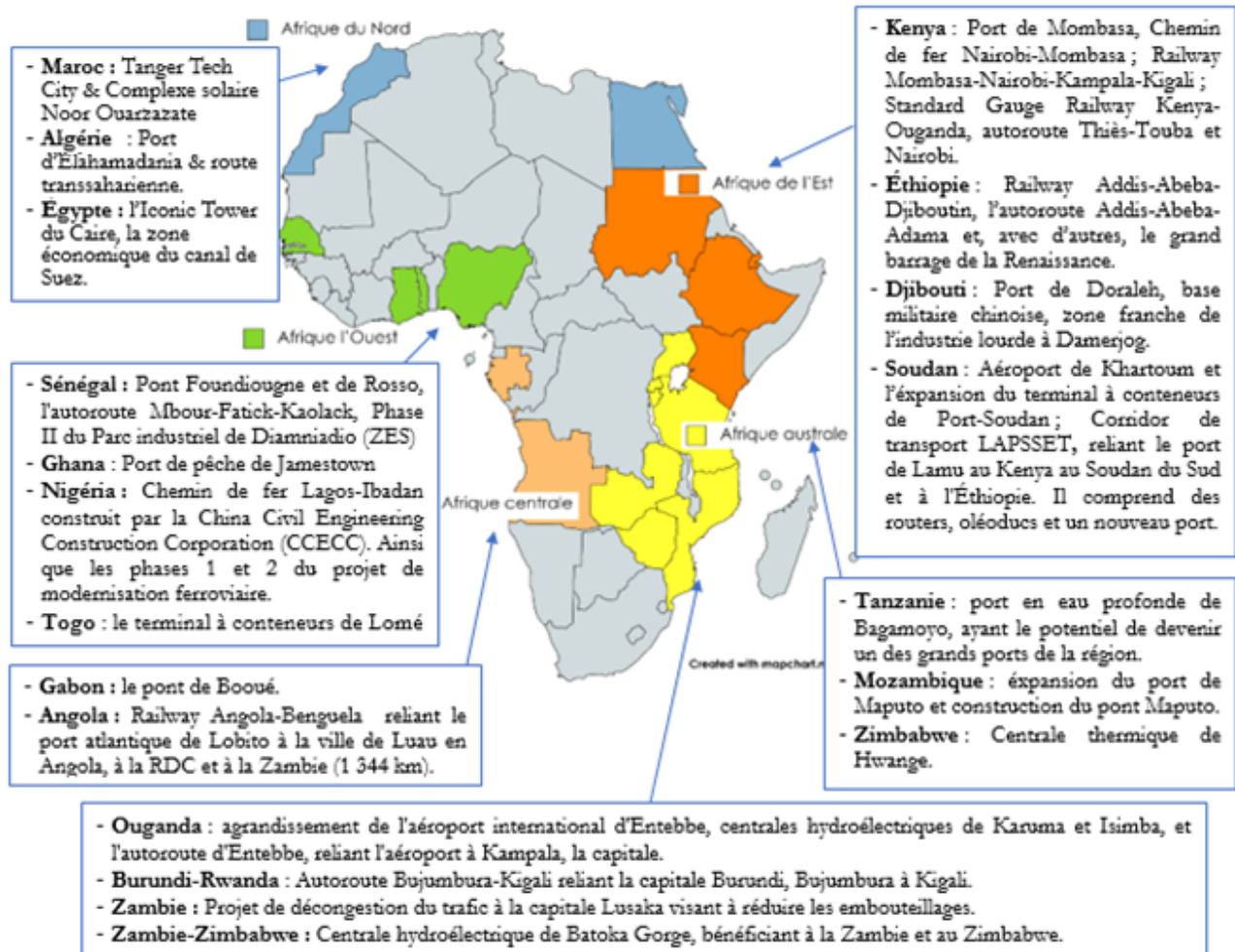
¹⁰⁶ https://opee.unistra.fr/IMG/pdf/bulletinopee_35_final_meixing-dai.pdf

¹⁰⁷ « China's One Belt One Road: Opportunities in Africa ». *DLA Piper Africa*, 5 novembre 2018.

¹⁰⁸ Ehizuelen Michael Mitchell Omoruyi, « FOCAC, BRI reshaping Sino-African cooperation », *China Africa Daily*, 14 septembre 2018, http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2018-09/14/content_36913139.htm.

¹⁰⁹ « “Belt and Road Initiative”: l'agrobusiness chinois se mondialise ». *Les nouveaux territoires de l'agrobusiness*, Éditions Syllepse, 2019, p. 57-68. Cairn.info, <https://doi.org/10.3917/syll.cetri.2019.03.0057>.

Quant à l'Afrique de l'Ouest, Xi Jinping s'y est rendu pour la première fois en 2018, avec l'intention de "connecter" la région à la BRI. La zone économique spéciale de Diamniadio (plateforme industrielle internationale), financée par la Chine et située près de Dakar, a fait du Sénégal (pays hôte du Focac 2021) un tremplin de l'industrie chinoise dans la région.¹¹⁰



Source : compilation de l'auteur (créé avec mapchart.net)

Recenser les projets de construction conduits par des groupes chinois sur le continent exige un travail laborieux. Du Tanger Tech, au Maroc, au pont à péage de Foundiougne, au Sénégal, à l'autoroute urbaine de Nairobi, en passant par le contrat ferroviaire avec la Tanzanie ou encore l'Iconic Tower au Caire, Pékin manifeste un appétit d'ogre pour les projets africains. L'infrastructure ferroviaire en Angola, l'un des principaux fournisseurs de la Chine en pétrole, connaît un développement rapide dans le cadre de l'accord d'échange pétrole-contre-infrastructure entre les deux pays.

Dans tous les domaines et secteurs d'activité, la Chine investit et finance des infrastructures. Lors d'une tournée en Afrique en janvier 2023, Qin Gang, ex-ministre chinois des Affaires étrangères, a fait savoir

¹¹⁰ Comme le Sénégal est bénéficiaire de la Loi sur la croissance et les opportunités de développement en Afrique [AGO], la Chine peut fabriquer et exporter des marchandises en provenance de cette zone économique spéciale vers les marchés américain et européen, en profitant des quotas et des privilèges d'exemption de taxes du Sénégal.

qu'entre 2000 et 2020, son pays a construit dans le continent plus de 6.000 km de voies ferrées, 6.000 km de routes, près de 20 grands ports et plus de 80 grandes centrales électriques, et a financé plus de 130 installations médicales, 45 sites sportifs, 170 écoles, et a mis en œuvre plus de 500 projets agricoles.

Bon nombre de ces projets sont développés via des partenariats chinois, notamment, le chemin de fer côtier au Nigeria, d'une valeur de 12 milliards de dollars ; le chemin de fer de 845 km au Kenya entre Mombasa et Nairobi avec un prêt concessionnel de la Banque Exim de Chine finançant 80 % des coûts (estimés à plus de 3 milliards) ; Addis-Abeba-Djibouti, d'une valeur de 4,5 milliards, financé à 70 % par l'Exim Bank ; le méga-port et la zone économique de Bagamoyo, d'une valeur de 11 milliards et le terminal à conteneurs de Lomé au Togo ; le pont de Maputo au Mozambique, la route nationale n°1 du Congo, et côtière Port Gentil-Omboué, etc.



Source : *Chemins de fer, routes, ports... L'offensive chinoise*. Carte publiée par [Challenges](#), en novembre 2018

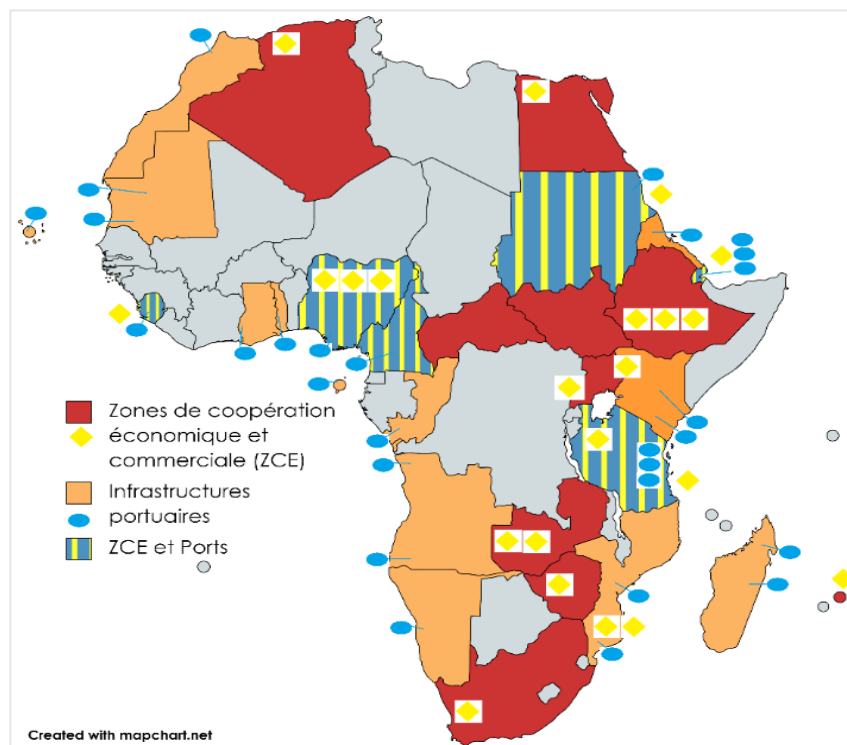
En 2021, le volume du financement par la Chine des infrastructures routières a légèrement diminué par rapport à 2020, passant de 4,5 milliards de dollars à 3,6 milliards (contre 14 milliards en 2019 et 13 milliards en 2018).¹¹¹ En dépit de ce léger recul, la Chine continue d'être un important investisseur dans les infrastructures portuaires à l'échelle mondiale. En 2021, son engagement dans les ports d'outre-mer était d'environ 3,1 milliards de dollars.¹¹²

Au total, 25 zones de coopération économique spéciales ont été établies dans 16 pays africains, selon le rapport annuel sur les relations économiques et commerciales Chine-Afrique (2021). La Chine a également investi dans 74 ports africains (22 sont des plus grands, sept ont des capacités en eaux

¹¹¹ « *Chile Awards Major Highway PPP to Chinese Firm for First Time* ». [Global Construction Review](#), 24 mars 2021.

¹¹² Brief: China BRI Investment Report 2021 – [Green Finance & Development Center](#), 2 Février 2022.

profondes), soit en tant que promoteur, soit en tant qu'opérateur, ou les deux. Dans cette carte, nous illustrons les plus grandes.



Source : compilation de l'auteur ([Silk Road Briefing](#))

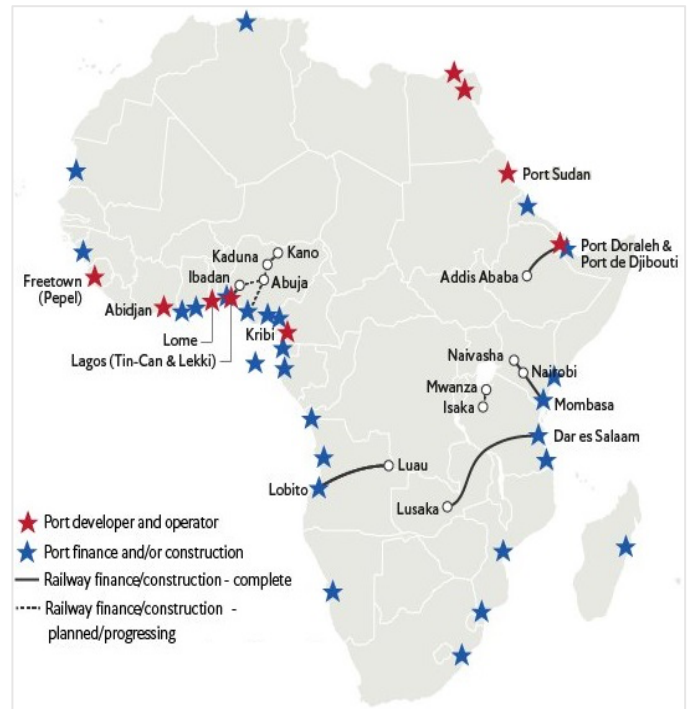
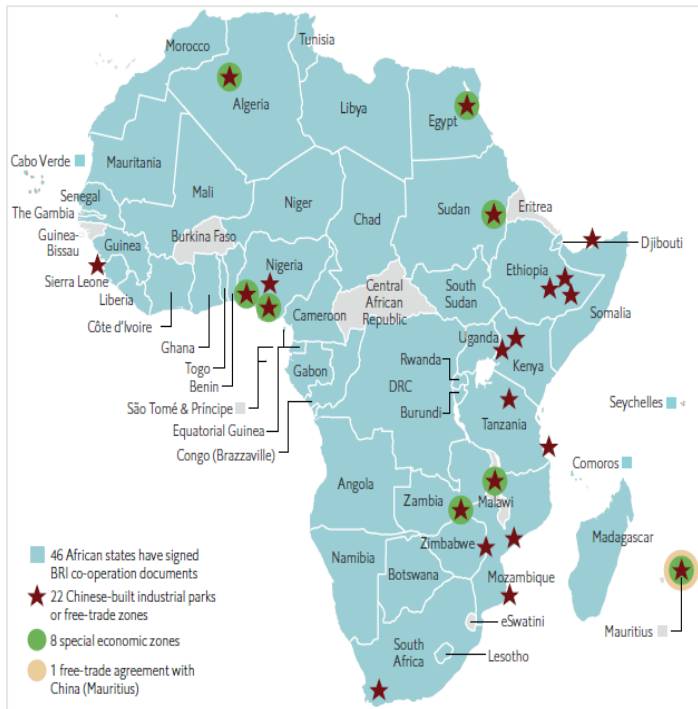
Ports : Maroc (Tanger-Tech), Mauritanie (Nouadhibou et Nauakchott), Cabo Verde (Mindelo), Sierra Leone (Pepel), Ghana (Tema), Togo (Lome), Nigeria (Lekki), Cameroun (Douala), Congo (Pointe Noire), Sao Tomé (Farnao Dias), Angola (Calo), Namibie (Walvis Bay), Mozambique (Matutuine et Beria), Madagascar (Tamatave et Ambodifotatra), Kenya (Mombasa et Lamu), Tanzania (Bagamoyo, Mpiga-Duri et Dar es Salaam), Djibouti (Damerjog, Tadjourah et Doraleh), Soudan (Port Soudan).

Zones économiques : Algérie, Égypte, Soudan, Djibouti, Éthiopie (3), Ouganda (2), Tanzania (2), Zambie (2), Mozambique (2), Zimbabwe, Afrique du Sud, Nigeria (3), Sierra Leone, Maurice.

Ces projets ont joué un rôle majeur dans le renforcement de la connectivité et l'intégration régionales. Les ports d'Afrique jouent un rôle essentiel dans la BRI. Formant l'épine dorsale de la « route de la soie maritime », les investissements dans ces ports offrent une passerelle vers le commerce et le développement économique de la région, donnent à la Chine un poids politique et une influence sur le continent, et offrent un « pied à terre » à la marine chinoise. Les 46 ports identifiés correspondent aux objectifs militaires, commerciaux et politiques chinois plus larges.¹¹³ Certes, l'un des principaux enjeux est de découpler ces trois objectifs, en distinguant les ports qui ont des dimensions sécuritaires de ceux à vocation commerciale.

¹¹³ « CSIS: Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports », *Maritime Security Review*, 11 juin 2019.

Les projets portuaires et ferroviaires financés par la Chine parsèment l'Afrique. Leur nombre a fortement augmenté au cours de la dernière décennie. Compte tenu des investissements de la Chine dans les secteurs minier et énergétique en Afrique, les ports sont essentiels pour l'acheminement des minéraux et des ressources. Ces deux cartes illustrent les plus grands ports et projets ferroviaires:



Source: [The Economist Intelligence Unit Pdf](#)

Source: Chinese-backed port and rail projects in Africa, Economist Intelligence Unit & [Maritime Security Review](#)

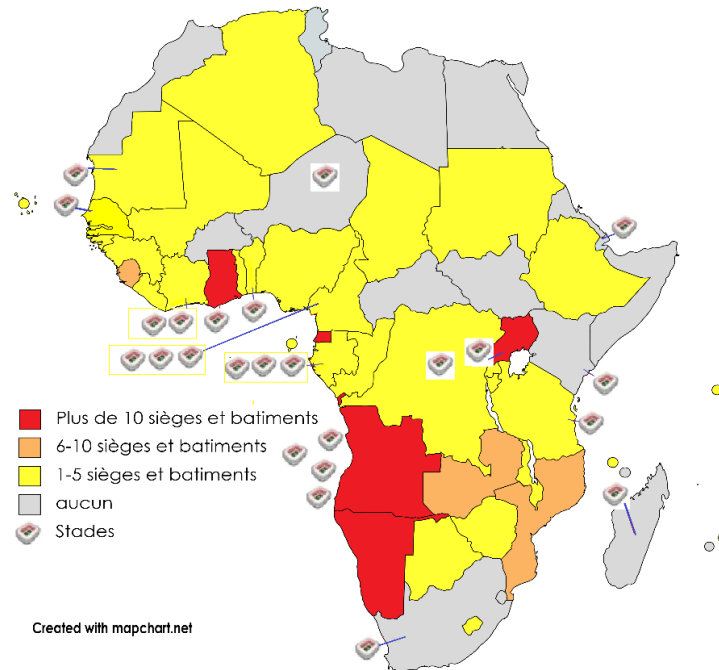
La Chine investit en effet dans ces infrastructures (ports, chemins de fer, ponts) pour sécuriser ses approvisionnements en progression focalisés sur les ressources naturelles essentielles aux ambitions technologiques et à la croissance économique du pays, et qui représentent 80 % du total.

En plus de ces investissements majeurs, le financement et la construction par la Chine de sièges d'Organisations africaines, de bâtiments abritant des parlements et autres départements ministériels (Affaires étrangères), des résidences et bureaux présidentiels ou de chefs de gouvernement... etc ont déclenché une polémique à propos de ce qui a été qualifié de « diplomatie des sièges, des Palais ou des strades ». Depuis 1966, environ 186 bâtiments de ce type ont été construits ou rénovés par des entreprises chinoises dans une quarantaine de pays africains.¹¹⁴

Il faut rappeler que depuis 2012 la Chine a déboursé plus de 200 millions de dollars pour la construction du siège de l'Union africaine (UA) à Addis-Abeba ; 31,6 millions pour celui de la Cédéao à Abuja ; 80 millions pour le le nouveau siège du Centre africain de contrôle des maladies ; 18 millions pour le parlement de la Guinée-Bissau ; 41 millions pour le parlement du Malawi ; 22 millions pour le palais

¹¹⁴ Les opérations d'influence chinoises, un moment machiavélien, Paul Charon et Jean-Baptiste Jeangène Vilmer, IRSEM, 2^{ème} édition octobre 2021. https://drive.google.com/file/d/11XOzrPy3z_1nRsPIKiqtjbgK5aqMClq/view

présidentiel du Burundi, 58 millions pour le parlement du Congo-Brazzaville, et 140 millions pour le nouveau bâtiment du Parlement du Zimbabwe.¹¹⁵ D'autres bâtiments destinés à abriter des parlements ont également été livrés clé en main au Lesotho, au Gabon, Mozambique, et à la Sierra Leone et un autre est en cours de construction au Cameroun.¹¹⁶



Source : compilation de l'auteur, sur la base des données de « [The Heritage Foundation](#) »

La présence numérique est aussi importante. Les entreprises chinoises ont participé à des projets de câbles sous-marins. Elles ont posé plus de 200 000 km de fibre optique du continent et construit plus de sites sans fil et réseaux mobiles à haut débit (**voir l'annexe n°2**). La Chine compte des programmes spatiaux dans 9 pays¹¹⁷ : Angola, Algérie, Éthiopie, Égypte, Namibie, Mozambique, Nigeria, Afrique du Sud et Soudan – à partir desquels elle lance ses satellites, forme les personnels de ses agences spatiales et, dans le cas du Kenya et de la Namibie, gère ses stations de suivi par satellite au sol. Pékin construit également une station continentale de réception de données satellitaires en Éthiopie et des installations en Égypte visant à intégrer l'Afrique dans le corridor d'informations spatiales de la BRI.¹¹⁸

En contrepartie des investissements qui viennent d'être rappelés, notamment dans le domaine des infrastructures, la Chine est intéressée par les diverses ressources que renferme le sol africain pour assurer sa stabilité économique et politique à long terme. Plus d'un tiers du pétrole chinois provient d'Afrique, tout comme 20 % du coton importé. L'Afrique possède environ la moitié des réserves mondiales en manganèse (Gabon), ingrédient essentiel à la production d'acier. L'autre ressource

¹¹⁵ « Diplomatie des palais » de la Chine en Afrique : Des avis partagés ». [Projet Afrique Chine](#), 11 juillet 2022.

¹¹⁶ « China Regional Snapshot: Sub-Saharan Africa ». [Committee on Foreign Affairs](#).

¹¹⁷ Olander, Eric. « China's Role in Africa's Rapidly Growing Space Market ». [China-Global South Project](#), 19 novembre 2019.

¹¹⁸ « China and Digital colonialism in the new scramble for Africa ». [Limes Club Firenze](#), 10 janvier 2023. Voir également : « Chinese Investment in Africa Rises as Project Values and Bilateral Trade Decline ». [International Institute for Sustainable Development](#), et « Infrastructures et influence politique en Afrique : le duel sino-américain », [Open Diplomacy Institute](#).

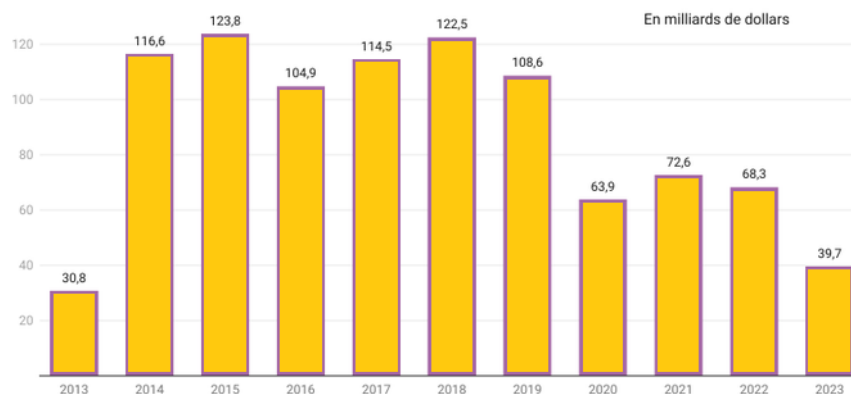
disponible dans le continent est le cobalt, dont la République démocratique du Congo possède le plus gros des réserves mondiales. L'Afrique produit également des quantités importantes en coltan, nécessaire à l'électronique, et assure la moitié de l'approvisionnement mondial connu en carbonatites, une formation rocheuse qui est la principale source de terres rares.

En dépit de son grand potentiel, la « Ceinture et Route » est appelée à faire face à des défis qui se dressent sur «son chemin».

IV. DES ENJEUX À LA TAILLE DE L'INITIATIVE

Les investissements dans le cadre de la BRI sont à l'heure du bilan suite à une série de contretemps¹¹⁹ : perturbations dues à la Covid-19, explosion des coûts (estimée en milliers de milliards de dollars), la baisse des investissements, la viabilité de la dette, l'accès aux marchés (restrictions commerciales), les perturbations de l'économie chinoise, illustrées par l'effondrement de l'immobilier Evergrande, et la concurrence internationale pour contrecarrer l'influence croissante de la BRI :

1. la pandémie de la Covid-19 a contraint la Chine à réévaluer les priorités et l'ampleur de son Initiative. Pékin se concentre désormais sur une politique économique plus introvertie¹²⁰, les résultats de ce changement impactent les projets d'infrastructure de la BRI. Le volume total des investissements de la Chine dans la cadre de la BRI depuis 2013 s'élève à 965,95 milliards de dollars, selon l'American Enterprise Institute. Mais les prêts ont fortement diminué depuis le pic de 2020, ce qui représente le niveau le plus bas des investissements ;



Compilation de l'auteur. Source : [le Grand Continent](#) (China Global Investissement Tracker, AEI)

2. les coûts élevés (estimés en milliers de milliards de dollars) représentent un important fardeau pour les pays participants. Bien que la Chine ait mis en place des mécanismes financiers tels que la Banque asiatique AIIB et le Fonds de la Route de la Soie, des inquiétudes persistent quant à la

¹¹⁹ Voir : « China's Massive Belt and Road Initiative ». [Council on Foreign Relations](#), February 2, 2023.

¹²⁰ China's 14th Five-Year Plan – Strengthening the Domestic Base to Become a Superpower | [Merics](#). 9 avril 2021.

durabilité et la disponibilité des sources de financement. La pénurie de capitaux, tant pour la Chine que pour les pays bénéficiaires, peut ralentir le rythme de la mise en œuvre des projets ;

3. accès aux marchés : des obstacles comme la complexité de la réglementation, les restrictions commerciales et le déficit en infrastructures peuvent entraver la fluidité de la circulation des biens, des services et des investissements. La suppression de barrières non tarifaires, la rationalisation des procédures douanières et l'harmonisation des normes sont nécessaires pour la création d'un environnement propice au commerce transfrontalier et renforcera le succès de la BRI ;
4. l'incertitude qui entoure l'économie chinoise et le ralentissement probable de la croissance économique pourraient rendre les investisseurs hésitants à s'engager dans des projets d'infrastructures à grande échelle. Evergrande, l'un des grands promoteurs immobiliers chinois, a été confronté à d'importantes difficultés financières, suscitant des inquiétudes quant à sa capacité à rembourser ses dettes. Les répercussions potentielles de la crise d'Evergrande et de l'endettement croissant aux niveaux provincial et local, pourraient perturber l'économie chinoise et avoir des implications sur les investissements de la Chine à l'étranger, y compris ceux liés à la BRI.

Malgré sa position de puissance économique mondiale, la Chine demeure un pays en voie de développement, estime Yang Baozhen¹²¹, rappelant qu'elle est la 2^{ème} puissance économique mondiale mais elle compte 1,4 milliard d'habitants. De ce fait, lorsqu'on divise cette richesse sur cette démographie, la Chine se retrouve à la 68^e position. « Un tel pays ne peut être dit développé », explique-t-elle ;

5. la baisse des investissements : le financement des projets de la BRI est en baisse depuis 2016, selon Global Development Policy Center (GDPC) de l'Université de Boston.¹²² Entre 2008 et 2021, les deux importantes banques : la China Development Bank (CDB) et l'Exim Bank of China, ont investi 500 milliards de dollars pour soutenir plus de 1 000 projets, la majeure partie de ces prêts ayant été contractés entre 2013 et 2016, marquant l'apogée de la BRI. Depuis, les prêts ont baissé et, par conséquent, les investissements. Durant la période 2020-2021, les deux banques ont investi 10,5 milliards de dollars avec l'octroi de 28 prêts pour des projets à l'étranger. Les données de la Boston University et de John Hopkins confirment cette tendance à la baisse depuis 2017. Tendances qui s'expliquent par plusieurs facteurs : l'impact de la pandémie de la Covid-19, la politique de zéro Covid, le ralentissement de la croissance domestique chinoise, qui impacte sa projection à l'étranger ; la mobilisation des financements chinois dans les différents secteurs énergétiques ; et l'endettement croissant des pays africains, d'où la limitation de leur capacité à emprunter pour financer de grands projets d'infrastructures¹²³;
6. la dette : la dépendance de l'Initiative aux prêts peut susciter des inquiétudes quant à la capacité des pays bénéficiaires à rembourser des prêts associés aux projets de la BRI.¹²⁴ Cela peut enfermer

¹²¹ Ancienne consul de la Chine en France et responsable de programme *Agence canadienne de développement*.

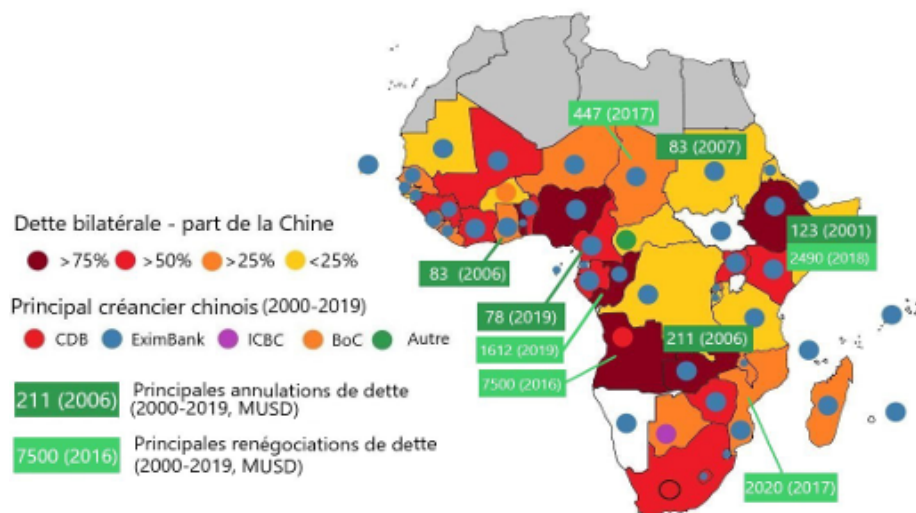
¹²² Ray, Rebecca (2023). "“Small is Beautiful” A New Era in China’s Overseas Development Finance?" [Global Development Policy Center](#), Boston University. GCI Policy Brief 017.

¹²³ Gourdon, Julien. « *La nouvelle stratégie énergétique de la Chine en Afrique : enjeux et défis* ». *The Conversation*, 31 mars 2022.

¹²⁴ Belt and Road and Debt Diplomacy in the Pacific. [Lowy Institute](#), 21 October 2019.

les pays dans un cycle infernal d'endettement, compromettant leur stabilité économique et leur souveraineté. Selon la GDPC, les financiers chinois ont signé 1 188 engagements de prêt d'une valeur de 160 milliards de dollars avec des gouvernements africains et leurs entreprises publiques entre 2000 et 2020, principalement dans les transports, la production d'électricité, les mines et les télécommunications. Les principaux pays bénéficiaires au cours des 20 dernières années sont l'Angola, la Zambie, l'Éthiopie, le Kenya, le Nigeria et le Cameroun, et plus récemment, le Ghana, l'Afrique du Sud et la Côte d'Ivoire.¹²⁵

La dette de ces pays vis-à-vis de la Chine est de 43 % pour l'Angola, Cameroun (34%), Congo (30 %), Zambie (27 %), Kenya (25 %), l'Éthiopie (24 %), le Nigeria (11 %) et le Soudan (8 %).¹²⁶



Source : [DG Trésor Français](#) (CARI 2021).

La Chine est accusée d'utiliser le "piège de la dette" pour exercer son influence, tout en prêtant de l'argent à long terme à des États, qui finissent par devoir céder le contrôle d'actifs en cas de difficulté de remboursement. Ils deviennent redevables à la Chine. Ceci a notamment été le cas du Sri Lanka qui n'ayant pas pu rembourser ses dettes a dû céder le contrôle du port Hambantota à la Chine pour 99 ans en échange de l'effacement de sa dette. De plus, grâce aux accords conclus, la Chine est en mesure d'exercer un contrôle sur les projets concernés et sur les politiques nationales associées. La Zambie comme le Sri Lanka sont incapables d'honorer leurs obligations en matière de prêts. Des pays se sont retrouvés incapables de garantir le financement de projets futurs ou d'assurer le service de la dette qu'ils ont déjà accumulée. C'est le cas de l'Argentine, du Kenya, de la Malaisie, du Monténégro, du Pakistan, de la Tanzanie et de bien d'autres pays.

De la base de données de l'Université de Boston (GDPC) il ressort qu'entre 2000 et 2022, les prêteurs chinois ont accordé à des pays d'Afrique un total de 170 milliards de dollars. Mais les prêts ont fortement diminué depuis le pic de 2016. Seuls sept prêts d'une valeur de 1,22 milliard ont été

¹²⁵ « China Regional Snapshot: Sub-Saharan Africa ». [Committee on Foreign Affairs](#), last Updated: 11/14/2022.

¹²⁶ « Le positionnement de la Chine parmi les bailleurs en Afrique subsaharienne », [Trésor-Éco](#), n° 292, novembre 2021, et « La Chine à Madagascar. Entre opportunisme politique discret et trafics intenses », [Notes de l'Ifri](#), 2022.

contractés en 2021. Neuf prêts totalisant 994 millions ont été accordés en 2022, ce qui représente le niveau le plus bas depuis 2004.¹²⁷

De plus, les coûts de certains projets de la BRI ont été critiqués pour leur opacité. Des pays comme la Malaisie ou la Birmanie ont dû renégocier ces accords pour réduire les coûts. Pékin a aussi été contrainte de débloquer des milliards de dollars pour des plans de sauvetage de pays débiteurs vis-à-vis d'elle de la Chine afin de leur permettre de rester solvables, selon un rapport conjoint publié par la Banque mondiale (BM) en 2023. Du point de vue de Pékin, les pays participants à la BRI sont redevables à la Banque d'import-export de Chine de plus de 300 milliards de dollars ;

7. **la concurrence internationale** : pour contester l'influence croissante de la Chine à travers la BRI, des pays occidentaux, notamment les membres du G7, les États-Unis et l'UE ont proposé leurs propres versions (initiatives alternatives) :



le Build Back Better for the World (B3W) (reconstruire un monde meilleur) des États-Unis lancé en 2021 dans le cadre du 47^e sommet du G7, représente une initiative visant à répondre aux besoins en infrastructures dans le monde d'un montant estimé à 40 000 milliards de dollars axée sur le climat, le développement des marchés, la technologie, l'énergie propre et la sécurité sanitaire.¹²⁸ L'initiative s'appuie sur le Blue Dot Network lancé en 2019, qui vise à créer un réseau mondial pour construire des routes, des ponts, des aéroports, des ports et des centrales électriques grâce à un financement basé sur des prêts. Sur le montant global d'investissement qui est de 40 000 milliards, 7 000 milliards seront engagés au titre de la première phase qui s'étendra jusqu'en 2035. En juin 2022, l'initiative a été relancée et rebaptisée Partenariat pour les infrastructures et les investissements mondiaux (PGII en anglais) lors du 48^e sommet du groupe G7 ;



le Partenariat pour les infrastructures et l'investissement mondiaux (PGII) du G7 se propose de financer des projets technologiques et d'infrastructure dans les pays en développement. Les États membres du G7 se sont engagés¹²⁹ lors du 48^e sommet du groupe à élaborer des approches afin de contester la domination géopolitique croissante de la Chine. L'initiative¹³⁰ recadre et réoriente la B3W, afin de proposer une alternative à la BRI.¹³¹ D'ici 2027, les États-Unis et le G7 consacreront 600 milliards de dollars à leur Partenariat¹³², une version "reconditionnée" de la B3W, selon le Centre for Strategic and International Studies.¹³³ Environ un tiers de ces ressources, soit 200 milliards de dollars, devrait être mobilisé par les États-Unis ;

¹²⁷ A New State of Lending: Chinese Loans to Africa | [Global Development Policy Center](#).

¹²⁸ « FACT SHEET: President Biden and G7 leaders launch B3W partnership ». [The White House](#), 12 juin 2021.

¹²⁹ « FACT SHEET: The 2022 NATO Summit in Madrid ». [The White House](#), 29 juin 2022.

¹³⁰ « Explained: the G7's infrastructure investment plan to counter China's BRI ». [The Indian Express](#), juin 2022.

¹³¹ « China's Massive Belt and Road Initiative ». [Council on Foreign Relations](#).

¹³² « Biden and G7 Leaders formally launch the Partnership for Global Infrastructure and Investment ». [White House](#), 26 juin 2022.

¹³³ Murphy, Erin L. «Blue Dot Network Gains Momentum». [CSIS](#). April 20, 2023.

Le PGII (600 milliards de dollars) semble être une révision à la baisse de l'ambition du projet initiale puisque l'objectif déclaré du B3W était de mobiliser 40 000 milliards d'investissements.¹³⁴



le Global Gateway (GG), un projet européen d'infrastructure mondiale de 300 milliards d'euros lancé en 2022. Il s'agit du plus grand programme d'investissement mondial de l'Union européenne (UE) à ce jour. Sa mission : financer des projets dans six secteurs : le climat et l'énergie, le numérique, les transports, la santé, ainsi que l'éducation et la recherche.¹³⁵ Selon la Commission de l'UE, ce partenariat se fixe comme objectif de « renforcer les liens intelligents, propres et sécurisés dans les secteurs du numérique, de l'énergie et des transports » ;

le corridor Inde-Moyen-Orient-Europe (IMEC), projet lancé en septembre 2023 en marge du sommet du G20.¹³⁶ Les huit signataires¹³⁷ représentent environ la moitié de l'économie et 40 % de la population mondiale. Il comprend deux corridors : un reliant l'Inde au golfe arabe et l'autre reliant le golfe arabe à l'Europe. Bien que le ministre indien des Affaires étrangères ait souligné qu'il n'est dirigé contre aucun pays ou projet, il est considéré comme une réponse à la BRI.

L'IMEC n'est pas la première initiative créée pour concurrencer la BRI en utilisant les infrastructures comme moyen. En 2018, des médias notamment l'*Australian Financial Review*, ont rapporté que l'Australie, les États-Unis, l'Inde et le Japon envisageaient de développer un réseau d'infrastructures en réponse à l'initiative chinoise.¹³⁸ Depuis 2021, on note une augmentation de ces initiatives, notamment le **B3W** (7 000 milliards d'ici 2035), le **PGII** (600 milliards d'ici 2027) et le **GG** (300 milliards d'euros). Toutefois, ni l'un ni l'autre de ces projets ne correspond à l'ampleur et l'ambition de la BRI (1 400 milliards).

En octobre 2023, les dirigeants de 20 pays se sont réunis à Bruxelles pour la dernière étape du projet : le Global Gateway Forum (GGF).¹³⁹ Plus de 15 chefs d'État et de gouvernement de pays non-membres de l'UE sont présents au Forum, dont ceux du Sénégal et de la Namibie. Parmi les partenariats conclus au cours du forum : un avec la Mauritanie sur l'hydrogène vert et un deuxième avec l'Ouzbékistan et la Zambie sur les matières critiques. Le forum intervient une semaine après celui de la BRI, qui a rassemblé des représentants de 130 pays pour célébrer son 10^e anniversaire, au cours duquel ont été signés des projets d'une valeur de 97,2 milliards de dollars.

Certes, la réponse de l'UE à la BRI n'a pas réussi à faire grand bruit sur la scène mondiale pour rivaliser avec les réalisations Chinoises en matière d'investissements dans les infrastructures. L'empreinte de la BRI est si profonde dans de nombreuses régions du monde.¹⁴⁰ Nombreux sont les pays qui craignent que la Chine « achète » l'amitié politique d'autres pays, ce qui diminuerait

¹³⁴ "Future Considerations for the Partnership on Global Infrastructure and Investment". [CSIS](#), 29 December 2022.

¹³⁵ Global Gateway - [European Commission](#). 1 March 2023

¹³⁶ « Les dirigeants mondiaux lancent un corridor économique historique ». [United States Department of State](#).

¹³⁷ Ces pays sont : l'UE, la France, l'Allemagne, l'Italie, Maurice, les Émirats arabes unis, l'Arabie saoudite et Israël.

¹³⁸ « Une route de la soie « alternative » envisagée pour concurrencer la Chine », [Ifri](#).

¹³⁹ « EU's Global Gateway Forum Aims to Take on China's BRI ». [The China-Global South Project](#), October 2023.

¹⁴⁰ Lu, Christina. « China's Belt and Road to Nowhere ». [Foreign Policy](#), 27 novembre 2023.

leur influence.¹⁴¹ Raison pour laquelle, certains de ces États ont déjà mis en place des mécanismes de sécurité, comme le Quad et le réseau Five Eyes en vue de garder un œil sur les activités de développement de la Chine.¹⁴² Le temps nous dira si leurs projets d'investissement parviendront-ils à rivaliser avec ceux de la BRI¹⁴³ ;

8. **la quête de la sécurité** : ce défi est lié à l'effet domino des coups d'État en Afrique qui, au cours des trois dernières années, a été le théâtre de crises politiques (Niger, Gabon, Burkina Faso, Guinée, Mali, Tchad et au Soudan), tous des pays où la Chine a des intérêts économiques, en particulier dans les industries minières et pétrolières, et où elle cherche à étendre son programme de commerce et d'investissement : l'Initiative « Ceinture et Route ».¹⁴⁴ Au Tchad, la Chine détient 60 % dans la raffinerie de Djermaya. Au Niger, Pékin détient 60 % de la raffinerie nigériane Soraz, et construit un oléoduc de 2 000 km, destiné à exporter du pétrole du Bénin.

Le défi de la sécurité est majeur, plusieurs projets d'infrastructures ont ainsi été retardés en raison de menaces terroristes. C'est le cas notamment de la ligne ferroviaire Dakar-Bamako qui devait être construite par China Railway Construction, mais le risque terroriste (5 ressortissants chinois ont été tués à Tombouctou au Mali en décembre 2017, ce qui a poussé Dakar et Beijing à revoir ce projet qui dans un premier temps s'arrêtera à la frontière entre le Sénégal et le Mali. En effet, la Chine s'est engagée à financer la force G5 Sahel pour sécuriser ses investissements dans des zones menacées.¹⁴⁵

Au-delà des accords de principe (économique, militaire, politique) avec la Chine, le continent africain devra surmonter plusieurs obstacles et défis pour intégrer réellement les nouvelles routes de la Soie. Pour surmonter ces obstacles, il faudra adopter une stratégie de puissance douce qui tire parti de la coopération régionale et des partenariats économiques qui tiennent compte des progrès technologiques.

CONCLUSION

L'administration Xi Jinping a souvent introduit de nouvelles politiques et initiatives pour relever des défis nationaux et internationaux. Certaines de ces initiatives sont axées sur le développement, la réforme économique, la réduction de la pauvreté, l'environnement et l'innovation technologique. La plus importante est de loin la BRI, qui a poussé les États-Unis et leurs partenaires du G7 à lancer des alternatives qui leur sont propres, mais qui a aussi suscité des inquiétudes quant à la viabilité de la dette et à l'opacité des processus d'appel d'offres.

Quelques mois avant le forum BRI (BRF), des analystes et des observateurs, notamment occidentaux, n'ont pas hésité à qualifier la BRI de cas d'échec. C'est ainsi que The Foreign Policy l'a qualifiée en

¹⁴¹ The Belt and Road Initiative | [Silk Road Briefing](#).

¹⁴² « The BRI's Soft Power Strategy: Global Tax & Trade Reform ». [Silk Road Briefing](#), 19 Janvier 2021. Voir également : Johnson, Keith. « Belt and Road Meets Build Back Better ». [Foreign Policy](#), Octobre 2021.

¹⁴³ Pedisic, Lana. « Implications of the Belt and Road Initiative in Europe ». [TDHI](#), 16 December 2021.

¹⁴⁴ « What the Niger Coup Means for China's Presence in the Sahel ». [South China Morning Post](#), 31 juillet 2023.

¹⁴⁵ « L'Afrique, un continent lié aux nouvelles routes de la Soie ». [OBOReuropa](#), 3 août 2018. Voir également: « China's belt and road initiative: Implications in Africa ». [Orfonline](#), May 10, 2023.

février 2023 de « [la Ceinture et la Route qui ne mène nulle part](#) ». En avril de cette même année, le Council on Foreign Relations a proclamé « [la montée et la chute de la BRI](#) ».

Il convient de souligner cependant que les dirigeants (23) et les représentants de 130 pays ont pris part au Forum, ce qui semble plutôt indiquer une relance de l'Initiative, favorisée entre autres par l'accord de paix entre l'Iran et l'Arabie Saoudite, le nouvel élargissement des BRICS qui accueillent deux pays d'Afrique – continent important pour Pékin. Dans cette nouvelle phase, près de 106 milliards de dollars ont été programmés pour le financement des projets de la BRI.

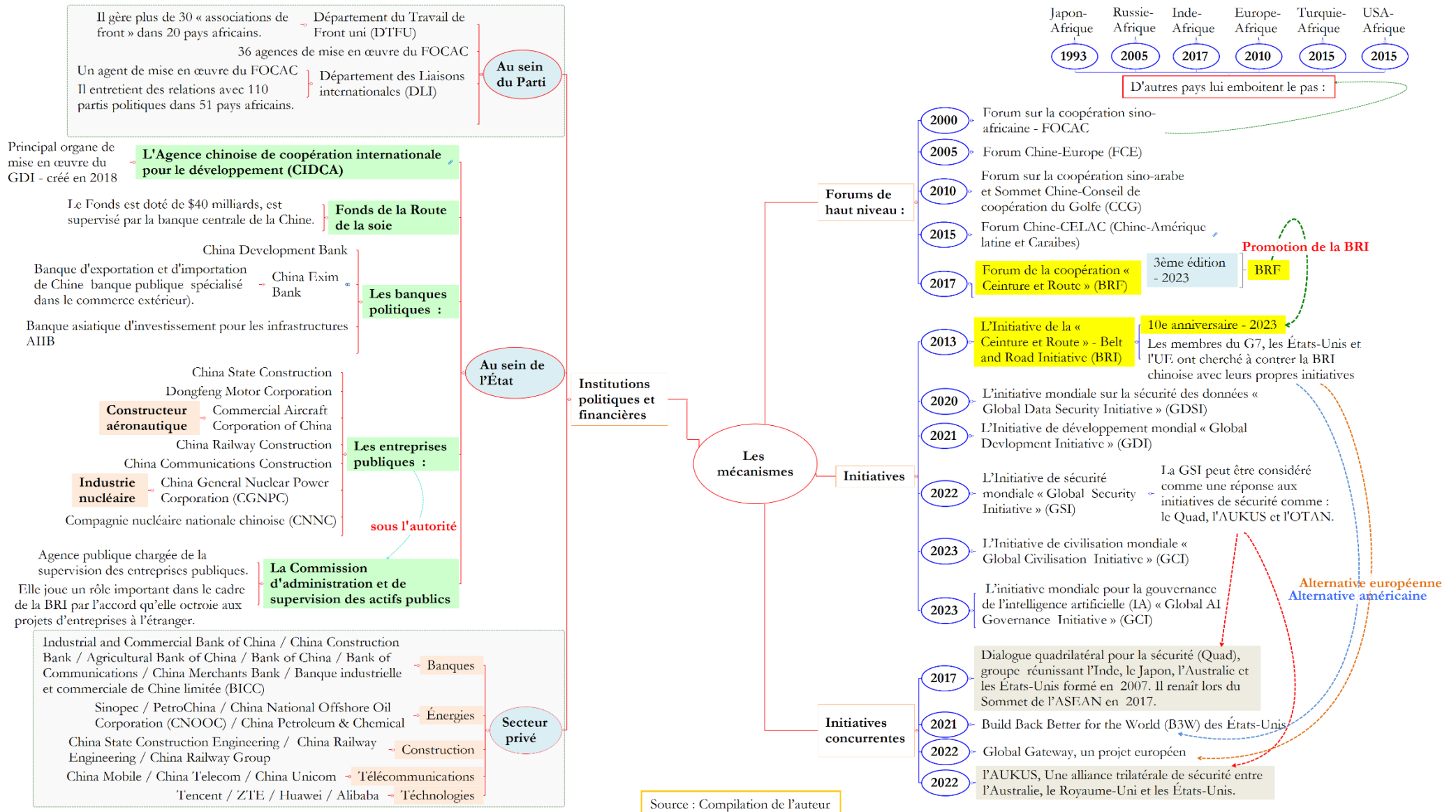
De plus, l'Initiative de l'Action des Médias Chine-Afrique dans le cadre de la BRI a été officiellement lancée le 14 octobre en préparation du troisième Forum de l'Initiative. Initiée par China Media Group (CMG), en collaboration avec plusieurs médias africains, cette initiative vise à renforcer les échanges et la coopération entre les médias chinois et africains avec pour finalité de promouvoir l'image de la Chine auprès des Africains.

En 2024, la Chine organisera la prochain Focac à Pékin. D'ailleurs, le 23 octobre 2023, quelques jours après le BRF, s'est tenue à Pékin la 16^e réunion des hauts fonctionnaires du Focac pour discuter de la mise en œuvre des objectifs fixés lors du sommet 2021 à Dakar, et marque une étape vers le sommet qui se tiendra en 2024. Près de 300 participants étaient présents, dont de hauts responsables de la Chine et représentants de 53 pays africains, de la Commission de l'UA, des observateurs d'Organisations internationales et régionales. Ainsi, en novembre 2023, plus de 200 participants, dont des ministres, envoyés diplomatiques et des représentants de 38 pays africains et de la Commission de l'UA, ainsi que des représentants de ministères, d'agences chinoises, ont assisté au deuxième Forum sur la coopération sino-africaine dans le domaine agricole, organisé par le ministère de l'Agriculture et des Affaires rurales. Il s'agit d'un sous-forum important du Focac.

Trois principaux éléments de diplomatie motivent la politique chinoise en Afrique : légitimer l'image d'un grand pays « en développement » dans la continuité de la conférence de Bandung (1955), resserrer l'étau diplomatique autour de Taïwan (sur les 54 pays africains, seul l'Eswatini reconnaît Taïwan) et sécuriser les approvisionnements (hydrocarbures, mines, matières premières et produits agricoles). Ce choix de Pékin a graduellement pris la forme d'un réseau d'influence représenté à l'occasion du Forum sur la coopération sino-africaine (Focac), destiné à asseoir dans la durée l'engagement chinois sur le continent et peser dans la gouvernance mondiale.

L'une des actions souhaitées serait de remédier à l'indisponibilité de documents officiels inventoriant les projets réalisés dans le cadre de la BRI, qui permettent aux États bénéficiaires de comprendre la nature évolutive de l'Initiative, d'évaluer son impact aux niveaux national et mondial et de saisir les opportunités qu'elle offre, en particulier dans les domaines de la coopération et les questions prioritaires, qui contribueront à approfondir l'engagement de l'Afrique dans la BRI.

Annexe n°1 : mécanismes, institutions et domaines de la coopération chinoise



Annexe n°2 : Tableau de projets d'infrastructure de télécoms financés et dirigés par la Chine en Afrique de 2010 à 2020.

Country	Project	Financier	Borrower	Implementation	Amount	year
Tanzania	National ICT Broadband Backbone (NICTBB) Phase II	Exim bank	Tanzanian government	CITCC, Huawei	\$100m	2010
Cameroon	National broadband Network Phase I: 4G mobile broadband (LTE)	Exim bank	Cameroonian Government	Huawei	\$168m	2011
Kenya	National Optic Fibre Backbone Infrastructure (NOFBI), Phase II: E-government	Exim bank	Kenyan Government	Huawei	\$71m	2012
Nigeria	Galaxy Backbone project for National Security development system	Exim bank	Nigerian Government	Huawei	\$100m	2012
Ethiopia	Telecom Transformation and Expansion (4G network and mobile expansion) 6 Circles - ZTE	Exim bank	Ethiopian Government	ZTE	\$300m	2013
Ethiopia	Telecom Transformation and Expansion (4G network and mobile expansion) 7 Circles - Huawei	Exim Bank	Ethiopian Government	Huawei	\$800m	2013
Tanzania	National ICT Broadband Backbone (NICTBB) Phase III	Exim Bank	Tanzanian government	CITCC, Huawei	\$94m	2013
Nigeria	National Information Communication Technology Infrastructure Backbone (NICTIB), Phase I	Exim Bank	Nigerian Government	Huawei	\$100m	2013
Guinea	National Backbone fibre optics	Exim bank	Guinean Government	Huawei	\$214.2m	2014
Cameroon	National Telecommunications Broadband Network Project Phase II	Exim bank	Cameroonian Government	Huawei	\$337m	2015
Ivory Coast	Abidjan Video Surveillance Platform	Exim Bank	Ivory coast government	Huawei	\$56.7m	2016
Cameroon	South Atlantic Inter Link (SAIL)	Exim Bank	Cameroonian government	Huawei	\$85m	2017
Nigeria	National Information Communication Technology Infrastructure Backbone (NICTIB), Phase II	Exim bank	Nigerian government	Huawei	\$334m	2018
Sierra Leone	Fibre Optic Backbone Network Phase II	Exim Bank	Sierra Leonean government	Huawei	\$30m	2019

Source : [Council on Foreign Relation](#)

À propos de l'auteur, Redouan Najah

Redouan Najah est spécialiste des relations internationales au Policy Center for the New South. Ses domaines de recherche portent principalement sur le cyberspace, la cyberdéfense, la cybersécurité, les pays d'Afrique centrale et la Chine en Afrique. Redouan a rejoint l'équipe de recherche du Policy Center for the New South en 2019. Il est titulaire d'un Master en Géopolitique et Relations Internationales de l'Université Caadi Ayaad, Marrakech, et d'une Licence en Economie et Gestion, de la Faculté Polydisciplinaire, Béni-Mellal.

Policy Center for the New South

Mohammed VI Polytechnic University, Rocade Rabat-Salé, 11103
Email : contact@policycenter.ma
Phone : +212 (0) 537 54 04 04 / Fax : +212 (0) 537 71 31 54
Website : www.policycenter.ma

