

Université de Montréal

COOPÉRATION CHINE-AFRIQUE :

L'INITIATIVE BELT AND ROAD EN SIERRA LEONE ET EN TANZANIE

Par

Amabilly Bonacina

Faculté des Arts et des Sciences, Département de Science Politique

Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de maîtrise

en science politique, option mémoire

Août 2021

© Amabilly Bonacina, 2021

Université de Montréal

Faculté des Arts et des Sciences, Département de Science Politique

Ce mémoire intitulé

Coopération Chine-Afrique :

L'Initiative Belt and Road en Sierra Leone et en Tanzanie

Présenté par

Amabilly Bonacina

A été évalué par un jury composé des personnes suivantes

Dominique Caouette

Président du jury

Mamoudou Gazibo

Directeur de recherche

Bob W. White

Membre du jury

Résumé

L'initiative Belt and Road (BRI) a été lancée en 2013 par le président chinois Xi Jinping. En 2021, 46 pays africains avaient déjà signé des accords avec la Chine pour réaliser des travaux dans le cadre de l'Initiative. À contre-courant, la Tanzanie et la Sierra Leone ont suspendu deux projets signés dans le cadre de la BRI. Dans ce contexte, ce travail cherche à savoir pourquoi les pays africains, après avoir signé des accords de coopération avec la Chine, dans le cadre de la BRI, décident d'interrompre le projet. Pour répondre à cette question, nous ferons deux études de cas : l'interruption du projet de l'aéroport de Mamamah en Sierra Leone et celle du port de Bagamoyo en Tanzanie. L'argument développé dans cette recherche explore l'importance de l'agentivité africaine dans un contexte de coopération Sud-Sud, pour réduire les asymétries dans les négociations. Les cas analysés ont démontré qu'il existe un espace d'expression et d'opportunité pour les acteurs africains. De plus, la dynamique de la politique interne joue un rôle fondamental dans l'attitude des agents vis-à-vis des accords de coopération, ce qui contribue *in fine* à leur interruption ou à leur maintien.

Mots-clés : Belt and Road Initiative; Coopération Sud-Sud; relations sino-africaines; Chine; Tanzanie; Sierra Leone; agentivité; coopération internationale.

Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI) was launched in 2013 by Chinese President Xi Jinping. By 2021, 46 African countries had already signed a Memorandum of Understanding with China under the initiative. Against this broad trend, Tanzania and Sierra Leone have suspended two projects signed under the BRI. In this context, this research seeks to explain why some African countries, after signing cooperation agreements with China, within the framework of the BRI, decide to stop the project. To answer this question, we will conduct two case studies: the interruption of the Mamamah airport project in Sierra Leone and that of the Bagamoyo port in Tanzania. The argument developed in this research explores the importance of African agency in a context of South-South cooperation, to reduce asymmetries in negotiations. The cases analyzed have shown that there is a space for expression and opportunity for African actors. In addition, the dynamics of domestic politics play a fundamental role in the attitude of agents vis-à-vis cooperation agreements, which ultimately contributes to their interruption or maintenance.

Keywords: Belt and Road Initiative; South-South cooperation; Sino-African relations; China; Tanzania; Sierra Leone; agency; international cooperation.

Table des matières

Résumé.....	v
Abstract.....	vii
Table des matières.....	ix
Liste des tableaux.....	xiii
Liste des sigles et abréviations.....	xv
Remerciements.....	xxi
Introduction.....	1
Chapitre 1 – Approche théorique.....	9
1.1 Coopération internationale : l’approche Sud-Sud.....	11
1.1.1 Bref historique de l’émergence de la coopération Sud-Sud.....	12
1.1.2 Coopération Sud-Sud : les défis de cadrage	17
1.2 Coopération, constructivisme et sociologie historique dans les relations internationales ...	19
1.2.1 La CSS et le changement dans l’ordre international.....	22
1.3 L’influence des acteurs nationaux sur la coopération internationale.....	24
1.3.1 L’agentivité des pays africains.....	25
1.4 Considérations finales du chapitre	26
Chapitre 2 – La coopération sino-africaine et l’Initiative Belt and Road	29
2.1 L’insertion internationale de la Chine.....	31

2.2 Contexte des relations sino-africaines	33
2.2.1 Développement normal (1956-1978).....	33
2.2.2 Transformation (1978-1994).....	35
2.2.3 Croissance rapide (1995-présent)	36
2.2.3.1 Le Forum de Coopération Chine-Afrique.....	37
2.3 L’Initiative Belt and Road	41
2.3.1 La BRI en Afrique	44
2.3.2 L’agentivité des pays africains et la BRI	47
2.4 Considérations finales du chapitre	48
Chapitre 3 – Analyse des cas d’interruption des projets de la BRI en Afrique	51
3.1 Le contexte général des accords	53
3.1.1 La nature du régime politique de la Tanzanie et de la Sierra Leone.....	54
3.1.2 Les relations avec la Chine	55
3.2 De la conception des projets à la signature des accords	59
3.2.1 Tanzanie.....	59
3.2.2 Sierra Leone	62
3.3 Déroulements post-accord	64
3.3.1 Les impasses de Bagamoyo	64
3.3.2 Mamamah annulé.....	71
3.3 Considérations finales du chapitre	73

Conclusion	77
Références bibliographiques	81
Annexes.....	101

Liste des tableaux

Tableau 1. – Dix principes de la coexistence de Bandung (1955).....	14
Tableau 2. – Tableau récapitulatif publié par le gouvernement de Tanzanie	67

Liste des sigles et abréviations

AIIB : Asian Infrastructure Investment Bank

APC : All People's Congress

APT : Autorité portuaire de la Tanzanie

BM : Banque mondiale

BRI : Belt and Road Initiative

CCM : Chama Cha Mapinduzi

CDB : China Development Bank

CID : Coopération international pour le développement

CGR : China Railway Group

CMG : China Merchant Group

CMPorts : China Merchant Ports

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

CSS : Coopération Sud-Sud

EXIMBANK : China Import and Export Bank

FMI : Fonds monétaire international

FOCAC : Forum de coopération Afrique-Chine

G-77 : Groupe des 77

GoSL : Gouvernement de la Sierra Leone

GoT : Gouvernement de la Tanzanie

IED : Investissement étranger direct

MNAL : Mouvement des pays non alignés

MoU : Memorandum of Understanding

MTA : Ministère des Transports et de l'Aviation

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

ONU : Organisation des Nations Unies

ONG : Organisations non gouvernementales

PIDA : Programme de développement des infrastructures en Afrique

PIB : Produit intérieur brut

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

PPP : Partenariat public-privé

RI : Relations internationales

SGRF : State General Reserve Fund

SI : Système international

SLPP : Sierra Leone People's Party

UA : Union Africaine

ZES : Zone économique spéciale

*À mes grands-parents Angelo et Helena
et à ma tante Lu.*

Remerciements

Tout d'abord, je tiens à remercier l'Université de Montréal pour la formation de qualité et les opportunités qui m'ont été offertes tout au long de ma maîtrise. Au Vice-rectorat adjoint aux études supérieures et postdoctorales qui, grâce à ses bourses d'études, m'a aidé à rendre cette recherche viable. Je remercie mon directeur de recherche, le professeur Mamoudou Gazibo qui m'a aidé à mener cette recherche dans un contexte difficile imposé par la pandémie de la COVID-19. Je tiens à remercier tous les professeurs qui ont contribué à ma croissance en tant que chercheuse au cours de ma maîtrise, et je tiens également à remercier mes collègues du Centre brésilien d'études africaines (CEBRAFRICA) et la professeure Analúcia Danilevicz Pereira. À chaque chercheur.se brésilien.ne qui poursuit ses recherches en des temps si obscurs, je suis reconnaissant de m'avoir inspirée pour aller de l'avant.

Même si je sais que beaucoup de personnes qui m'ont aidé sur ce chemin ne pourront pas lire cet ouvrage, je vous en suis reconnaissant. À ma famille et mon copain Marco pour leur soutien et leur patience. Je remercie Maria Gabriela, pour son aide, sa révision (de la version portugaise des chapitres), et son soutien infatigable, ainsi que son amitié et sa camaraderie même à distance. Merci à mon groupe de rédaction, qui a rendu ce chemin moins solitaire. Sans ces filles, ce travail n'aurait pas fonctionné. Tous ceux que j'ai oublié de nommer, vous êtes couverts dans cette phrase. Bonne lecture!

Introduction

Les relations entre la Chine et les pays africains se sont développées à partir de la fin des années 1970. Profitant d'un contexte international favorable, la Chine s'est rapprochée de l'Afrique par la voie de l'économie et par la diplomatie (Visentini 2011). Les années 2000 ont vu la création du Forum de coopération Afrique-China (FOCAC), une initiative qui a émergé comme un moyen d'institutionnaliser les relations multilatérales entre la Chine et le continent africain et de socialiser des normes et des valeurs partagées, notamment en matière de coopération Sud-Sud (Asante 2018). Dans ce nouveau contexte, de large expansion des relations sino-africaines, la Chine a dépassé les États-Unis et est devenue le premier partenaire commercial du continent en 2009 (Ehizuelen et Abdi 2018).

Depuis Hu Jintao (2003), la Chine a commencé à reformuler son insertion dans le système international. Poursuivant cette nouvelle phase, l'actuel président chinois, Xi Jinping, a lancé en 2013 l'Initiative Belt and Road (BRI, acronyme en anglais), qui se présente comme un projet qui vise la coopération politique, la connectivité, le commerce, l'intégration financière et l'intégration des peuples, facteurs qui facilitent le commerce, l'investissement et la circulation des personnes. Initialement, le projet a récupéré l'ancienne Route de la soie et s'est également étendu d'une composante maritime (connu sous le nom de « One Belt, One Road ») (Pautasso 2016). Les données initiales du projet indiquaient que l'initiative devrait connecter 4,4 milliards de personnes (à peu près 65 % de la population mondiale), ce qui représenterait un tiers du produit intérieur brut (PIB) mondial (Ehizuelen et Abdi 2018).

Dans la politique étrangère actuelle de la Chine, l'importance de la BRI est indéniable, que ce soit pour son caractère politique (Bhattacharya 2016; Pautasso 2016) ou son caractère

économique (Johnston 2016; Visentini 2014). L'accent croissant mis sur la coopération Sud-Sud, dans le Tiers monde et à la périphérie du système est un facteur important dans la stratégie de la Chine pour changer l'ordre international (Visentini 2014). Ce glissement de la diplomatie chinoise, observé depuis la fin des années 1990 – d'une diplomatie discrète à une diplomatie plus affirmée – a servi de base au lancement de l'initiative Belt and Road en 2013 et du « Chinese Dream ». Dans ce contexte, la BRI est un facteur clé du projet de mondialisation chinois (Visentini 2014; Bhattacharya 2016; Ehizuelen 2017; Ehizuelen et Abdi 2018; Rolland 2019; Pautasso 2019).

La Chine, dans ce nouveau contexte, émerge comme un investisseur étranger majeur et utilise la BRI pour diversifier ses investissements. En raison de l'ampleur de l'Initiative, elle n'est pas à l'abri des critiques. Des pays comme les États-Unis, la France et l'Inde ont critiqué les intentions chinoises et leur capacité à financer les projets (Rolland 2019). La Chine a été accusée de « piège de la dette » ainsi que la BRI serait un nouveau plan Marshall. Selon Wang et Liu (2019), cette lecture de la proposition chinoise est liée à la logique occidentale de l'objectif des grandes puissances. Contrairement à cette logique, Wang et Liu (2019) placent la BRI comme inclusive et propice au développement international.

L'Afrique, dans ce scénario d'émergence de la BRI, apparaît comme un endroit favorable pour recevoir la capacité inutilisée des industries chinoises (Johnston 2016; Nantulya 2019). Les investissements dans les infrastructures et la connectivité logistique sur le continent africain aident les pays à surmonter les anciens goulots d'étranglement qui entravent leur développement socio-économique et, par conséquent, finissent par être une alternative intéressante pour les gouvernements africains. Parmi les problèmes rencontrés par les pays africains figurent : la basse densité des autoroutes nationales, avec des routes de mauvaise qualité et un accès difficile aux zones rurales; les voies ferrées sont déconnectées et en raison de la difficulté d'entretien, beaucoup

sont dans des conditions précaires; le trafic aérien est cher et jusqu'à 12 fois plus meurtrier que dans d'autres régions du monde; et les ports sont limités, coûteux à gérer et peu efficaces (Arewa 2016; Visentini 2014; Ehizuelen 2017; Y. Wang et Liu 2019).

Les pays africains ont rapidement rejoint l'initiative Belt and Road, car les projets répondent aux besoins des pays africains d'investir dans les infrastructures. La BRI prend également de plus en plus d'importance dans l'agenda de coopération sino-africaine en général, chevauchant le FOCAC et s'insérant comme un engagement conjoint entre les parties africaines et chinoises (Forum on China-Africa Cooperation 2015a).

En outre, la BRI a la capacité de renforcer les initiatives et projets régionaux de l'Union africaine (UA), car elle propose d'investir dans des zones dépourvues d'infrastructures, ce qui peut avoir un impact concret sur la vie des communautés et apporter des transformations à la qualité de vie de la population. Par conséquent, les projets doivent être alignés aux besoins démographiques des régions et répondre aux modèles économiques établis (Ndzendze et Monyae 2019). Cela signifie que la politique intérieure est une partie importante dans la recherche d'effets positifs, associée aux investissements de la BRI – et de la Chine en général.

Dans ce travail nous considérons les relations sino-africaines dans le cadre de la coopération Sud-Sud (CSS). Le point de départ du développement des relations Sud-Sud s'est fait à travers des mécanismes multilatéraux tels que la Conférence de Bandung, le Mouvement des non-alignés et le G-77. C'est dans ce contexte de lutte pour le développement autonome qui a surgi l'idée du Tiers monde. Il s'agit, dans une lutte économique entre le Nord et le Sud, de rompre avec le sous-développement et ses conséquences – pauvreté et retards technologiques et industriels (Pereira et Medeiros 2015; Pino 2014). En ce sens, contrairement aux pays de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), des pays comme le Brésil, l'Inde et la Chine n'imposent

pas de conditions macroéconomiques, environnementales, de gouvernance et de droits de l'homme, et ont moins d'exigences procédurales. Une autre justification de l'option de ce type d'investissement coopératif par les pays du Sud (ou émergents) est le respect de la souveraineté et de la non-ingérence étrangère (Mello e Souza 2012).

À partir de l'identification de l'adhésion rapide et des signatures de *memorandums of understanding* entre la Chine et les pays africains, nous avons réalisé une première collecte de données sur les travaux d'infrastructure qui étaient financés et/ou construits par les Chinois sur le continent en 2019. Cette collecte a indiqué qu'à au moins trente-cinq projets dans dix-neuf pays différents ont été ou sont en cours de construction par la BRI. Au milieu de ces travaux, deux projets ont été identifiés comme « à contre-courant », ayant été interrompus après la signature de l'accord initial – un en Tanzanie en 2016 (suspension du port de Bagamoyo) et un en Sierra Leone en 2018 (annulation de l'Aéroport de Mamamah). Dans ce contexte, la question suivante est posée : pourquoi les pays africains, après avoir signé des accords de coopération avec la Chine, dans le cadre de la BRI, ont-ils décidé d'interrompre le projet?

Pour répondre à cette question, nous partons de l'hypothèse initiale que les interruptions se produisent lorsque les projets en question sont des « mégaprojets présentsiels » dans un contexte de changements dans la politique intérieure des pays africains, notamment d'alternance au sommet de l'État. Les objectifs de cette étude étaient : (i) d'identifier les changements dans la variable d'intérêt (politique intérieure), qui ont conduit les deux pays africains à interrompre leurs projets de l'Initiative Belt and Road et (ii) de vérifier comment l'agence africaine peut être comprise comme un facteur important dans l'orientation des projets.

Ainsi, notre argumentation sera construite à partir des préceptes constructivistes et de la sociologie historique appliquée aux relations internationales. Nous cherchons à débattre comment,

dans un espace de coopération Sud-Sud, les acteurs africains trouvent un espace pour exercer leur agentivité et rompre avec l'idée de passivité absolue vis-à-vis de la Chine. Nous montrerons que les facteurs politiques, en dernière analyse, finissent par être plus forts que les justifications officielles – des interruptions causées principalement par des problèmes économiques.

Les relations sino-africaines ont des racines historiques, qu'il est important de décrire dans ce travail. Elles nous aident à comprendre comment ces interruptions n'impactent habituellement pas l'avenir des relations entre la Tanzanie et la Sierra Leone avec la Chine, mais en même temps ils peuvent contribuer à perfectionner la structuration des relations entre elles.

Le 21^e siècle a apporté des changements complexes aux relations internationales, qui ont offert aux pays du Tiers monde de nouvelles opportunités pour surmonter la marginalisation dans la politique internationale et l'ordre libéral (Cheru et Obi 2010a). Par conséquent, l'importance de cette étude est justifiée d'une part par l'importance croissante de la Chine dans le système international et d'autre part, il y a le continent africain, qui en plus d'une croissance démographique accélérée, est également estimé avoir besoin de plus de plus de 130 milliards de dollars d'investissements dans le développement (African Development Bank 2018). D'ailleurs, le présent travail cherche à collaborer à la collecte et à la systématisation des données sur la CSS, car peu d'études empiriques sur ce type de coopération se concentrent sur le développement des infrastructures (Mello e Souza 2012). Comme le soulignent Mello e Souza (2012), pour distinguer les types de coopération possible et dans quelle mesure les politiques de coopération dans le cadre de la CSS diffèrent de celles promues par le Comité d'aide au développement de l'OCDE, il est nécessaire d'élargir les recherches menées. Ce travail tente donc de contribuer à l'avancement de ces études, ainsi que des études sur l'agentivité africaine.

Pour cette recherche, nous avons choisi d'utiliser la méthode des études de cas déviants, à travers une technique exploratoire. L'étude de cas nous fournira une vue macro des événements, nous permettant de comprendre les relations sino-africaines de manière contextualisée (Yin 1994). Bien que nous analysions les cas individuellement, nous effectuerons le même processus structuré et ciblé des étapes d'analyse dans les deux cas (Ruffa 2020), ce qui permettra, à la fin, de tenter de déterminer s'il existe des raisons communes à ces interruptions et, si oui, ce que cela pourrait signifier pour d'autres négociations sur le continent ou pour d'autres projets.

Nos cas seront analysés en deux étapes : (i) la période pré-accord et (ii) la période post-accord, visant à surmonter certaines difficultés rencontrées lors de la collecte des données, à savoir, trouver les accords dans leur intégralité et entrer en contact avec les autorités des pays africains, compte tenu quelques limites imposées par la pandémie de COVID-19. Alors, nos données proviennent de documents officiels publiés par les gouvernements chinois, tanzaniens et sierra-léonais, ainsi que de sources secondaires telles que des articles scientifiques, des livres, des rapports et des sources journalistiques. Dans cet esprit, cette recherche n'est pas destinée à fournir une explication causale complète, même en raison de contraintes de temps et de ressources, mais plutôt à fournir des éléments sur ce qui peut conduire à l'interruption de grands projets d'infrastructure.

Notre collecte de données dans les documents officiels généraux (qui ne sont pas directement liés à la BRI ou produits par le comité qui coordonne les projets de l'Initiative) a été guidée par des recherches de termes clés tels que « Belt », « Silk », « BRI », etc. Dans les portails internationaux (parmi ceux consultés sont Global Construction Review, Al Jazeera, Xinhua.net, BBC News, The Africa Report et Reuters), nous recherchons principalement les termes, combinés ou non, de « Mamamah » et « Sierra Leone » et de « Bagamoyo » et « Tanzania ». En ce qui concerne les journaux locaux africains, tant privés que publics, nous

retrouvons une certaine difficulté qui est liée aux limitations locales d'accès à internet et à la numérisation des nouvelles qui sont sorties dans les journaux papier. Pour assurer une collection méticuleuse et standardisée, nous avons sélectionné les médias les plus cohérents en termes de contenu, de rigueur de publication et de périodicité (comme Awoko Newspaper et Cocorioko en Sierra Leone et The Citizen et IPP Media en Tanzanie, entre autres).

À partir d'études de cas telles que celle de ce travail, dans laquelle nous cherchons à reconnaître les particularités impliquées dans chaque cas, nous pouvons collecter des informations pour vérifier s'il existe des modèles en cours de construction et si des généralisations seront possibles. Par conséquent, il est également important de reconnaître les limites trouvées au cours de la recherche.

La première que nous soulignons est liée à l'accessibilité des données : en raison du secret imposé, nous n'avons pas eu accès aux accords et aux *memorandus of understanding*. Ce fait peut avoir un impact sur la capacité de cette étude à bien répondre à l'hypothèse de départ. Notre collecte de données s'est limitée aux documents officiels et aux nouvelles - tous deux non exempts de biais – publiés dans des médias virtuels. Malgré la tentative de couvrir les médias les plus divers, cela réduit la capacité de produire une évaluation plus robuste et approfondie des cas analysés.

La deuxième limite est liée à la langue de publication et à l'actualité des données. L'accès tardif aux documents publiés par le gouvernement chinois (car certains mettent un à deux ans à traduire en anglais) peut réduire notre compréhension contextualisée des études de cas. Autrement dit, il est difficile d'avoir une idée de la part économique qu'occupent les œuvres en Sierra Leone et Tanzanie dans les relations avec la Chine. De plus, il est laborieux d'identifier et de comparer, par exemple, la valeur des investissements et des prêts chinois dans les pays africains qui sont faits via la BRI avec ceux faits par d'autres mécanismes.

Troisièmement, il nous est également difficile de définir les projets qui appartiennent réellement à l'Initiative, en raison de sa flexibilité. Par conséquent, même en classant les accords comme relevant du champ d'application de la BRI, il n'existe aucun mécanisme formel pour étayer ce fait.

L'analyse des relations sino-africaines se fera à travers trois piliers : la compréhension théorique, historique et empirique. Cette recherche est donc divisée en trois chapitres, en plus de l'introduction et de la conclusion. Le premier chapitre offre un cadre théorique basé sur la littérature constructiviste et la sociologie historique, pour comprendre les bases de la coopération entre la Chine et les pays africains. De plus, nous utilisons les concepts liés à la coopération Sud-Sud pour saisir les nuances des relations sino-africaines, dans le but de comprendre pourquoi les pays africains cherchent à coopérer avec la Chine.

Le deuxième chapitre suggère d'analyser l'évolution des relations de coopération sino-africaine dans une perspective historique, à la fois générale et spécifique à la BRI. Notre objectif principal est d'analyser les avantages et les enjeux des relations sino-africaines. Le troisième chapitre se concentre sur l'analyse des études de cas de la Tanzanie et de la Sierra Leone. Nous présentons une reconstitution des événements avant et après la signature des *memorandums of understanding*, contextualisant les interruptions avec les moments politiques des pays travaillés.

Chapitre 1 – Approche théorique

Ce chapitre offre un débat théorique d'introduction sur les facettes de la coopération et du développement international, sous des perspectives constructivistes et la sociologie historique. Cette discussion est importante, car dans cette étude, nous proposons une analyse du contexte des relations sino-africaines dans le cadre de la coopération Sud-Sud (CSS). Comme nous le verrons dans le chapitre, la Chine a comme guide dans sa coopération avec le Sud les préceptes de la CSS. Par conséquent, ce débat nous aide à comprendre l'origine, ainsi que l'opérationnalisation de ces concepts dans les études de cas présentées. Un autre point important qui sera abordé dans ce chapitre est l'agentivité africaine et comment elle peut nous aider à comprendre les interruptions des projets d'infrastructure étudiés ici.

La coopération internationale est présente dans le programme politique de plusieurs acteurs du système international (SI). Elle est également mise en avant dans la plupart des théories des relations internationales, bien qu'elle ait été un domaine d'étude marginalisé jusqu'aux années 1980 (R. P. de Campos, Lima, et Gonzalez 2012). Les possibilités de coopération sont multiples : politiques, militaires, économiques, techniques, etc. À mesure que nouveaux acteurs émergents dans l'arène de la coopération internationale, les relations bilatérales ou multilatérales deviennent plus complexes.

La coopération signifie, de façon générale, un processus d'échange, avec des objectifs et des gains mutuels, non limités à la portée économique et influencés par les politiques nationales (Milner 1997). Leite (2010) ajoute qu'en cas de succès, elle peut conduire à la création d'institutions à long terme. Keohane (1984, 51-52) définit que la coopération se produit lorsque les

acteurs adaptent leur comportement aux préférences des autres (actuelles ou anticipées), à travers une procédure de coordination des politiques.

Outre la coopération, un autre concept important pour cette recherche est celui de développement. Gray et Gills (2016, 557) soutiennent que le développement est un concept qui englobe un large éventail de processus complexes de transformation sociale. Tel que défini dans le Programme de développement des Nations Unies :

Le développement est une entreprise pluridimensionnelle qui vise à améliorer la qualité de la vie de tous les peuples. Le développement économique, le développement social et la protection de l'environnement sont des composantes interdépendantes du développement durable qui se renforcent mutuellement (Assemblée générale des Nations unies 1997, 2).

En ce sens, le développement perd un peu de son objectif immédiat lié à l'économie et s'étend à des objectifs plus larges de bien-être social. Dans le contexte du Sommet du millénaire, tenu en 2000, la coopération internationale et le développement sont présentés de façon interconnectée, qui a abouti au lancement des Objectifs du millénaire pour le développement (Caixeta 2014).

C'est dans ce conjoncture qu'il y a un renforcement des relations des pays du Sud. La Conférence de Bandung (1955) et le Mouvement des pays non alignés (1961) sont les premiers efforts pour mobiliser le Tiers monde / Sud global. Il y a un approfondissement et une dynamisation des politiques de coopération entre les pays en développement, dont l'importance politique et économique augmente depuis le début du XXIe siècle (Milani 2014b).

Tout au long de ce chapitre, nous proposons (i) un débat sur la coopération Sud-Sud et son opérationnalisation en tant qu'outil d'analyse; (ii) un débat théorique sur la coopération

internationale, basé sur les approches constructivistes et de la sociologie historique des Relations internationales et (iii) une analyse de l'importance de l'agentivité africaine face aux relations avec les pays puissants en matière de coopération internationale.

1.1 Coopération internationale : l'approche Sud-Sud

Concevoir une approche du Sud de la coopération internationale nécessite, dans un premier temps, un débat sur les concepts que nous utiliserons pour faire face à cette région vaste, plurielle et qui n'est pas exempte de conflits et de luttes d'intérêts. Le Sud global n'est pas un concept qui fait l'unanimité parmi les chercheurs du Sud. Les définitions sont variables, mais elles sont liées sur un point commun : ce sont des pays en dehors de l'axe de l'Atlantique Nord et de l'Australie.

Le Sud global apparaît dans un premier temps comme héritier du concept de Tiers monde et intègre la dynamique de la mondialisation. Cela implique également une organisation hiérarchique des pays du monde vers le développement et la modernité (Ballestrin 2020). Pour Visentini (2015), l'introduction du concept du Sud global est une tentative de dépolitiser le tiers-mondisme, qui crée un agenda négatif, car les États du Sud seraient dilués dans la mondialisation. Des mouvements tels que le Groupe des 77 (G-77) et le Mouvement des pays non alignés (MNAL) perdraient leur sens. Cette région, donc, est configurée dans le « Sud géopolitique » plutôt que dans le « Sud global » (Visentini 2015). D'ailleurs, Kalil (2020) défend la thèse selon laquelle « le Sud global est en exil ». Son interprétation du concept quitte le plan économique ou géographique et se concentre sur les personnes, les chercheurs et la production de connaissances. Les marginalisés appartiennent au Sud global, qui n'obtient ni une voix ni un espace dans la production de normes et de savoirs mondiaux (tels que les événements universitaires et les revues scientifiques) dominés par le Nord global.

Acharya (2011) est plus libéral en ce qui concerne l'utilisation des concepts du Sud global, du Tiers Monde et même des « pays en développement », car il les utilise comme synonymes. Pour lui, les pays appartenant au groupe étaient des colonies ou semi-colonies des puissances occidentales, dans les régions d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine. En tant qu'États indépendants, ces pays sont confrontés à une série de problèmes communs (défis de sécurité, goulots d'étranglement économiques et de développement, et même participation au G-77 et au MNAL). Même avec la fin de la guerre froide, les défis demeurent. Selon Acharya, continuer à utiliser le concept de Tiers Monde signifie prendre en compte la construction historique et aussi l'agentivité des pays non occidentaux.

Dans ce travail, nous utiliserons les concepts du Tiers monde / Sud global comme équivalents, en tenant compte de la géopolitique et du contexte historique. Nous insistons sur le fait que le Tiers monde / Sud global n'est pas une unité statique et cohésive et qu'au sein du concept sont inclus nombreux pays à différents stades de développement. Visentini (2019) les différencie selon deux axes : l'axe industriel semi-périphérique émergent (nations appartenant aux BRICS¹, Turquie et Iran) et l'axe démographique agraire, minéral et périphérique (pays moyens et petits d'Afrique, d'Amérique latine et d'Asie - Moyen-Orient inclus). Ainsi, nous constatons qu'il existe une pluralité d'idéologies et de projets politiques parmi les pays du Sud; la reconnaissance de cette diversité est importante pour comprendre les nuances liées à la CSS.

1.1.1 Bref historique de l'émergence de la coopération Sud-Sud

Selon Campos (2011), l'un des événements les plus importants actuellement dans le système international est l'émergence de la coopération Sud-Sud, qui a connu une impulsion au

¹ Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud.

cours des décennies précédentes (et plus récentes). Pour comprendre comment la logique de la CSS fonctionne aujourd'hui, un bref contexte historique est nécessaire. Parmi les études consultées, il existe un consensus sur le fait que la « pierre angulaire » de la coopération Sud-Sud était la Conférence de Bandung (1955), qui a réuni des représentants de pays africains et asiatiques. Elle marque le début d'une stratégie commune aux pays du Tiers Monde, axée sur les relations horizontales entre des pays confrontés à des problèmes similaires, tels que la faim, la pauvreté, la mortalité infantile et les inégalités (G. S. Campos 2011; Mello e Souza 2012; Milani 2014b; 2014a; Pereira et Medeiros 2015; Gray et Gills 2016).

L'évolution de la CSS est organisée en trois phases : la première de Bandung (1955) à son apogée dans les années 1970; la seconde, marquée par l'épuisement et l'avancée néolibérale des années 1980 et enfin sa reprise et récupération à la fin des années 1990 et 2000 (Pereira et Medeiros 2015; Pino 2014).

En 1955, les pays participants de Bandung étaient encore à différents stades de décolonisation et avaient des systèmes politiques divers. L'hétérogénéité a été surmontée, selon Pereira et Medeiros (2015), par le désir commun de faire face au sous-développement. De cette lutte pour le développement autonome naît l'idée du Tiers Monde / Non Alignés et la lutte politique Est-Ouest est remplacée par la lutte économique Nord-Sud (Pereira et Medeiros 2015, 3). En ce qui concerne la lutte Nord-Sud, Pino (2014) affirme que le sous-développement économique et ses conséquences (pauvreté et retard technologique et industriel) étaient au centre des préoccupations.

Dans la déclaration finale de la conférence, les Dix principes de la coexistence de Bandung² sont énumérés, qui reflètent la stratégie d’insertion internationale des pays du Tiers Monde en pleine Guerre froide et deviennent une référence pour les dirigeants du Sud global (Pino 2014).

Tableau 1. – Dix principes de la coexistence de Bandung (1955)

1) Le respect des droits de la personne fondamentaux, conformément aux buts et principes de la Charte des Nations Unies;
2) Le respect de la souveraineté et de l’intégrité territoriale de toutes les nations;
3) Reconnaissance de l’égalité de toutes les races et de l’égalité de toutes les nations, petites et grandes;
4) Non-intervention et non-ingérence dans les affaires intérieures d’autres pays;
5) Le respect du droit de chaque nation de se défendre individuellement et collectivement conformément à la Charte des Nations Unies;
6.a) Rejet de toute convention collective de défense destinée à servir les intérêts particuliers des grandes puissances, quels qu’ils soient;
6.b) Rejet de toute pression qu’une puissance, quelle qu’elle soit, tente d’exercer sur une autre;
7) S’abstenir d’actes de menace d’agression ou de recours à la force contre l’intégrité territoriale ou l’indépendance politique d’un pays;
8) Résolution de tous les conflits par des moyens pacifiques, tels que la négociation ou la conciliation, l’arbitrage et le règlement devant les tribunaux, ainsi que d’autres moyens pacifiques pouvant élire les pays concernés, conformément à la Charte des Nations Unies;

² Il est à noter qu’un an avant la Conférence de Bandung, en 1954, la Chine et l’Inde déclarent les cinq principes qui guideront leurs relations et qui sont à la base de l’esprit de Bandung: (i) coexistence pacifique; (ii) le respect de la souveraineté et de l’intégrité territoriale; (iii) la non-ingérence dans les affaires internes; (iv) non-agression et (v) égalité et privilèges réciproques (Pereira et Medeiros 2015, 6).

9) Stimulation des intérêts mutuels et de la coopération;
10) Respect de la justice et des obligations internationales.

Source : Guitard (1962) *cité dans* Pereira et Medeiros (2015, 8) traduction libre.

Dans la période qui a suivi la Conférence de Bandung, des processus de décolonisation ont eu lieu et l'émergence d'un programme commun pour le Tiers Monde a été consolidée. Le Mouvement des pays non alignés a été fondé à la Conférence de Belgrade en 1961, dans le but de défier les inégalités du SI, tout en essayant de réduire la dépendance économique et politique des pays du Nord; en 1964, dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies (ONU), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCDE) et le Groupe des 77 sont créés, le dernier visant à une plus grande coordination politique dans les forums multilatéraux. En outre, en 1970, lors de la Conférence de Lusaka, le concept *d'autosuffisance collective* a été introduit, matérialisant l'idée que les pays périphériques devraient être responsables de leur propre développement (Pino 2014; Pereira et Medeiros 2015).

L'apogée de la première phase a eu lieu en 1978 à la Conférence de Buenos Aires³. Cette année-là, la première tentative d'institutionnalisation de la CSS au sein des Nations Unies a été faite par le biais du Plan d'action de Buenos Aires. Pour la première fois, les pays périphériques ont pu développer ensemble des concepts et des principes dans le but de générer du développement et de reproduire des pratiques positives. Lors de cette réunion, le Comité de Haut Niveau pour la Coopération Sud-Sud a été créé, pour organiser et promouvoir la pratique de la CSS et qui est devenue une entité normative importante pour la coopération entre pays en développement (Pino 2014; Pereira et Medeiros 2015; Gray et Gills 2016).

³ La chronologie en détail de l'évolution de la CSS est disponible dans les annexes.

Selon Pereira et Medeiros (2015), ce moment initial d'avancées dans la formation d'un agenda du Tiers Monde a généré, dans les années 1980 et 1990, une réaction conservatrice pour affaiblir l'avancée de la CSS et insérer les pays périphériques dans la logique de coopération Nord-Sud⁴. Avec l'avancement des principes du néolibéralisme et la restructuration du système capitaliste, la condition pour recevoir la coopération impliquait des ajustements fiscaux qui ont fini par provoquer de graves crises dans les pays en développement. Dans les années 1980, la délégitimation des pays du Sud se renforce, à travers les discours qu'ils sont responsables de leur propre pauvreté (Milani 2014b; Pereira et Medeiros 2015; Visentini 2013).

Par la suite, la réémergence de la CSS, dans les années 1990, converge avec la nouvelle logique de l'après-guerre froide, qui apporte des options plus stratégiques à la périphérie. Selon Pereira et Medeiros (2015), il y a l'émergence d'une semi-périphérie active et la prolifération d'alternatives d'investissement et de coopération pour l'axe démographique agricole, minéral et périphérique. Pino (2014) souligne le rôle décisif de l'ONU dans la résurgence de la CSS, qui l'utilise comme stratégie de promotion de ses programmes et agences. Pour Gray et Gills (2016), la « nouvelle » CSS cherche à poursuivre les revendications du Nouvel ordre économique international⁵, pour un système commercial plus équitable et pour des réformes au sein de l'Organisation mondiale du commerce.

⁴ Les visions qui guident les relations Nord-Sud sont apparues avant 1945 et forment la base de la coopération internationale pour le développement (CID); elles adoptent un schéma de coopération verticale et unidirectionnelle (Campos 2011). À la fin de la Seconde Guerre mondiale, elles sont institutionnalisées par des agences, des discours, des pratiques et des normes. La rivalité de la Guerre froide a contribué à renforcer la coopération entre les « nations du monde libre » selon Milani (2014a, 33) et a formé ce que l'auteur appelle « l'architecture de l'aide ». Au cours de ces premières années, plusieurs agences des Nations Unies sont apparues, telles que le Fonds des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation mondiale de la santé, le Fonds des Nations Unies pour l'enfance et aussi des agences bilatérales de pays donateurs traditionnels (Nord global). Au fil des années, le CID a subi plusieurs changements qui ont influencé les relations Nord-Sud, mais cette analyse ne fait pas partie de la portée de ce travail.

⁵ La proposition d'un Nouvel ordre économique international a été présentée en 1974 et représentait la demande des pays du Tiers monde pour une réforme du Fonds monétaire international et des relations commerciales internationales (Pino 2014).

1.1.2 Coopération Sud-Sud : les défis de cadrage

Il est difficile de définir conceptuellement ce qu'est la coopération Sud-Sud. Des paramètres homogènes font défaut, ce qui rend difficile la mesure du volume financier des échanges sous la CSS et la génération de données quantitatives (Pino 2014). L'ONU définit la CSS comme une coopération entre les pays en développement dans le Sud global. Elle est alors considérée comme un outil utilisé par les États, les organisations internationales, les chercheurs, la société civile et le secteur privé pour collaborer et partager des connaissances dans des domaines spécifiques tels que le développement agricole, les droits de l'homme, l'urbanisation, la santé, le changement climatique, etc. (« About South-South and Triangular Cooperation » s. d.).

Mello e Souza (2014b) souligne que ce qui guide la CSS est la demande des pays partenaires et elle est orientée par le principe du bénéfice mutuel. Pour Muhr, la CSS comprend un large éventail d'activités : commerciales (liées à l'intérêt du développement socio-économique interne, comme le commerce et les transferts de technologie, par exemple) et la coopération altruiste (liée à l'intérêt pour le développement de la société du partenaire, réalisée par des dons et des prêts et en mettant l'accent sur la sécurité alimentaire, la santé, l'agriculture, l'annulation de la dette, etc.) (Muhr 2016).

L'absence de définition conjointe, selon Abdenur (2015), rend difficile la comparaison, par exemple, entre le discours et la pratique dans le cadre de la CSS - prétendue différente et plus efficace que la Nord-Sud; la chercheuse souligne que le manque d'arrangements institutionnels dans les pays du Sud global peut être lié au changement récent que ces pays ont subi, de bénéficiaires de dons à agents de coopération.

La reconnaissance des défis dus à l'absence d'une définition unifiée ne se limite pas aux chercheurs, elle a des conséquences sur la mise en œuvre pratique de la CSS. En 2016, par exemple,

le Comité de Haut Niveau des Nations Unies pour la coopération Sud-Sud a publié un guide des directives opérationnelles des Nations Unies à l'appui de la coopération Sud-Sud et Triangulaire⁶. Selon le document, « pour que la CSS et la coopération triangulaire aient l'impact souhaité, il est nécessaire d'améliorer les structures politiques globales du système, la gouvernance, la coordination, les mécanismes et les ressources dédiées » (UN High Level Committee on South-South Cooperation 2016, 3 traduction libre). En outre, la résolution adoptée à l'issue de la deuxième Conférence de Haut Niveau pour la coopération Sud-Sud en 2019 attire, à plusieurs reprises, l'attention sur la nécessité de mettre en place un cadre institutionnel aux niveaux national, régional et mondial, qui permet de ne pas seulement une plus grande intégration entre les participants, mais aussi faciliter la collecte de données sur le développement de la CSS et sa mise en œuvre dans les pays concernés (United Nations 2019).

En général, la CSS implique donc des avantages mutuels, une horizontalité et une plus grande participation et contrôle des ressources. Ces éléments distinguent les relations Nord-Sud, à caractère caritatif, donateur et philanthropique, des relations Sud-Sud, de partenariat et de bénéfices mutuels. En ce sens, en CSS, les deux parties doivent gagner – somme positive / gagnant-gagnant – car nous parlons généralement de deux pays, ou plus, considérées comme en développement, c'est-à-dire qu'il y a encore du chemin à parcourir (Mello e Souza 2014b). En résumé, les principes normatifs de base à respecter lors de l'examen d'un accord comme appartient à CSS sont les suivants : *demand-driven*; le respect de la souveraineté nationale; non-conditionnalités politiques et macroéconomiques; esprit de solidarité et d'avantages mutuels (Network of Southern Think-Tanks et Research and Informations System for Developing Countries 2019).

⁶ La coopération triangulaire implique deux pays considérés comme en développement et au moins un pays considéré comme développé.

Notre analyse utilise une définition davantage générale, basée sur Leite (2010), qui suppose que la CSS est un processus d'échange entre les pays du Sud, allant au-delà d'une simple modalité de coopération internationale pour le développement. Donc, nous comprenons les relations sino-africaines comme faisant partie des dynamiques de coopération Sud-Sud.

1.2 Coopération, constructivisme et sociologie historique dans les relations internationales

Actuellement, la discipline des Relations internationales a plusieurs approches théoriques et une « longue tradition dans les grands débats » (Lake 2013, 567). On retrouve dans le constructivisme, notamment dans les études de Wendt (Wendt 1992; 1999), une approche compatible avec l'analyse de la coopération internationale. Sans tomber dans la forme la plus radicale d'idéalisme - où seules les idées comptent – ou dans la forme purement matérialiste - dont seuls les facteurs matériels expliquent la réalité (Tolossa 2004).

L'approche constructiviste des RI nous présente une perspective sociale de la politique internationale, en mettant l'accent sur l'importance de la normativité; des structures matérielles; du rôle des identités dans la construction des intérêts et ainsi que la relation mutuelle entre l'agent et la structure (Price et Reus-Smit 1998). Le constructivisme, selon certains auteurs, serait une approche théorique éclairée (Ruggie 1998, 880 *cité dans* Jung 2019) et non une théorie en soi (Adler 1999). Pour les constructivistes : (i) la réalité est socialement construite; (ii) les structures sont définies principalement par des idées, pas seulement des forces matérielles et (iii) l'identité et les intérêts des acteurs sont construits par des idées partagées (Wendt 1999, 1).

Les idées, les règles et les normes jouent un rôle dans la constitution de la réalité et des agents, ainsi que dans la définition des identités et des intérêts. Les identités seules n'expliquent

pas les intérêts des acteurs; ils orientent les intérêts, qui à leur tour donnent un sens aux identités. Il convient de noter que ces identités ne sont pas statiques et peuvent changer avec le temps (Wendt 1999; Tolossa 2004). Les facteurs liés à l'identité sont des croyances intersubjectives, partagées en tant que compréhensions collectives et acteurs non rationnels (Jung 2019). Wendt souligne également que les forces matérielles exercent également une certaine influence sur la construction du pouvoir et de l'intérêt. Ce ne sont pas des « *ideas all the way down* » (Wendt 1999, 96).

La coopération internationale, dans une perspective constructiviste, est vue comme un engagement éthique entre les nations et une identification positive entre les États, c'est-à-dire que sa socialisation a été marquée par des interprétations positives des croyances subjectives. La coopération permet de partager des connaissances et de créer des institutions, des principes et des règles, à travers une interaction constante, franchissant les frontières étatiques et donnant naissance à des structures sociales. De plus, l'accent sur les normes guide le comportement des États au détriment de la rationalité (Caixeta 2014, 33). Guzzini (2013) soutient également que la coopération internationale est le résultat d'une interaction stratégique entre les acteurs, porteurs de connaissances de base (*background*). Ces connaissances sont importantes, car elles nous aident à comprendre les actions des acteurs.

Une telle approche de la coopération internationale est utile pour expliquer pourquoi les pays moins développés du Sud global recherchent des partenariats de coopération avec d'autres pays de ce « groupe », c'est-à-dire avec les pays considérés comme émergents (dans ce travail représenté par la Chine). D'un point de vue rationnel, ces pays auraient moins de conditions matérielles que les pays développés et ne seraient donc pas le choix prioritaire pour la coopération. Comme le souligne Guzzini (2013), le présent n'est pas déterminé par la nature des choses, or par sa construction sociale, l'attribution de significations et son contexte historique.

Comprendre les réalités internationales comme des réalités sociales permet d'ouvrir un dialogue avec d'autres domaines des sciences sociales (Devin 2018). En ce sens, nous combinons l'approche constructiviste avec l'approche de la sociologie historique en RI. Le fait que les idées ne surgissent pas dans le vide, mais dans un contexte historique est exploré par ce sous-champ, qui met l'accent sur l'étude des acteurs et de leurs pratiques, avec un fort attachement à la profondeur historique des phénomènes à étudier, pour comprendre aussi leurs transformations. La sociologie des RI favorise la compréhension des liens entre acteurs et groupes, qui mènent à des conflits ou des relations de coopération (Devin 2018). En outre, elle partage certaines des tendances des théories critiques, telles que l'incorporation de la dimension socioculturelle et une conception plus globale et moins fragmentée du monde (Paoliello et Miklos 2013).

La sociologie historique est donc un outil pour comprendre l'évolution sociale, les caractéristiques et les changements d'une structure sociale donnée (Gonzales et Peñas 2006, 9 *cités dans* Paoliello et Miklos 2013). Lawson (2006) estime que les théories classiques / traditionnelles des RI et les conceptions critiques et postmodernes peuvent abriter la sociologie historique – l'auteur mentionne même que les constructivistes et les réalistes néoclassiques appliquent des méthodes sociologiques historiques dans leurs recherches. Selon Paoliello et Miklos (2013), la sociologie historique se pose comme une méthode d'analyse ou de focalisation, démontre une grande capacité à intégrer des points de vue différents et permet donc d'incorporer différentes notions et perceptions, même si concurrentes.

Dans notre recherche, cette approche nous soutient à faire une compréhension approfondie des transformations dans les relations entre Chine et Afrique, car elles ne sont pas statiques et présentent même des contradictions. En utilisant la sociologie historique, on cherche les racines de ces relations (qui sont évoqués fréquemment dans les discours des chefs d'État), donc on accorde

une importance aux événements historiques préalables à la Belt and Road, qui ont été à la base et ont ouvert le chemin à la croissance vite de l'initiative dans le continent africain.

Il est clair que le progrès économique et l'ordre libéral avaient oublié certaines parties du monde (Guzzini 2013), notamment le Tiers monde. Les pays périphériques et semi-périphériques, constamment marginalisés dans le processus de construction de normes internationales ont développé (et développent) des agendas, des luttes et des ambitions communes dans ce contexte historique. À partir des postulats constructivistes et de sociologie historique, nous comprenons qu'il y a donc une identification positive entre les États du Sud, basée sur le contexte historique de construction d'intérêts communs et justifiant théoriquement le choix des pays vers la coopération Sud-Sud.

1.2.1 La CSS et le changement dans l'ordre international

La coopération internationale, en particulier la coopération Sud-Sud, suscite enfin un débat sur le changement de l'ordre international actuel car, comme on l'a vu, les relations entre les acteurs changent selon le contexte historique auquel ils sont insérés et l'évolution de la CSS n'était pas linéaire. Selon la définition proposée par Acharya,

L'ordre mondial est un ensemble de règles et d'idées liées à la souveraineté, à la sécurité, au développement, aux droits de l'homme et à la protection de l'environnement, entre autres, qui aident à éviter les conflits, à favoriser la coopération et la stabilité et à développer la légitimité par la représentation et la participation. (Acharya 2018, 11).

En ce sens, on comprend que l'ordre international du 21^e siècle est organisé comme « multiplex » (Acharya 2017) et non multipolaire, comme le soutient par exemple Mearsheimer (2019). Il est qualifié de multiplex, car il accueille une multiplicité d'acteurs et d'approches dans le SI. Il ne se limite pas seulement aux grandes puissances ou aux États, mais est également

influencé par les institutions internationales et régionales et envisage la consolidation des relations économiques actuelles (Acharya 2017). Il est à noter que, selon Muhr (2016) et Doria (2011), la coopération Sud-Sud elle-même ne se limite plus à la coopération entre États. Elle est, dans cette compréhension, une partie importante du changement dans l'ordre actuel, car elle a un impact aussi dans les dynamiques politiques.

La nouvelle phase de mondialisation, qui amorce ce changement d'ordre, selon Acharya (2017), s'ancre principalement dans les relations Sud-Sud que dans les relations Nord-Sud; selon le Programme des Nations Unies pour le développement, le Sud a augmenté sa part de la production mondiale d'un tiers dans les années 1990, de moitié en 2017 et en 2010, il représentait une part de 47 % du commerce mondial de marchandises; le commerce Sud-Sud de marchandises est passé de 8 % en 1980 à 25 % en 2014. Selon la CNUCDE, les investissements directs étrangers entre les pays du Sud représentent déjà un tiers du mondial (Acharya 2017, 278). Ce virage n'est qu'un exemple et justifie l'importance de repenser comment et qui nous prenons en compte dans l'analyse des structures du SI.

Un autre point à souligner est la façon dont la Belt and Road est l'une des nouvelles forces dans les RI contemporain, et peut contribuer au changement dans l'ordre international (Pautasso 2016). L'Initiative représente également l'ambition de la Chine de jouer un rôle plus proactif dans le développement international (W. Liu et Dunford 2016) au-delà de la possibilité de promouvoir son statut de puissance dans l'ordre mondial, de *rule-taker* à *rule-maker* (Lisinge 2020, 426). Liu, Xu et Fan (2020) soutiennent toujours que la BRI reflète la proposition d'un nouvel ordre mondial fondé sur les avantages mutuels, le développement conjoint et la prospérité partagée, les valeurs partagées dans la CSS.

1.3 L'influence des acteurs nationaux sur la coopération internationale

Dans ce travail, nous supposons que les acteurs et agents nationaux et internationaux s'influencent mutuellement et que cette influence peut être liée au maintien ou à l'interruption d'accords internationaux. Des auteurs comme Putnam (1988) et Milner (1997) reconnaissent qu'il existe une relation entre les acteurs nationaux et internationaux. Selon Milner (1997), cette relation serait une relation d'interdépendance. Pour Putnam (1988), cette relation est liée par les actions des gouvernements nationaux et des négociateurs étatiques. D'un autre côté, des socio historiens soutiennent que l'international participe à la construction du national (Paoliello et Miklos 2013).

Il faut également tenir compte du fait que l'État n'est pas un acteur monolithique et homogène. Selon Milani (2014b), les relations de pouvoir traversent le plan national, comprennent et imposent des intérêts divers et génèrent des contradictions dans les programmes de politique étrangère - y compris dans le programme de coopération bilatérale au développement, comme nous verrons dans le cas de la Chine en Afrique. En outre, selon le chercheur, ces agendas de coopération sont de plus en plus intégrés dans les politiques publiques nationales. Les acteurs nationaux décident en matière de coopération internationale sur la base de leurs intérêts stratégiques, leurs motivations politiques, leurs normes et leurs valeurs, de la position des autres acteurs de l'environnement national dans lequel ils opèrent. Bref, le national et l'international sont hétérogènes en intérêts, pluralistes quant à leurs acteurs et contradictoires dans le discours et la pratique des acteurs (Milani 2014b).

1.3.1 L'agentivité des pays africains

Enfin, il vaut la peine d'explorer le débat sur l'agentivité des pays africains, qui est de plus en plus important pour l'analyse des relations entre l'Afrique et la Chine. Réfléchir à la méthode d'atténuer les asymétries dans les relations entre les parties nécessite de comprendre comment les pays africains peuvent tirer parti des processus de négociation (Nantulya 2021). Notre objectif principal dans cette section n'est pas de définir le concept lui-même, mais d'explorer brièvement comment il se présente sur le continent (Staden, Alden, et Wu 2018). Dans le contexte des relations sino-africaines, nous comprenons que les acteurs étatiques et non étatiques sont capables d'exercer l'agentivité⁷. Selon l'approche constructiviste, les agents sont conditionnés et conditionnent la structure. La même structure peut également générer différents agents et les autonomiser de différentes manières (Taylor 2015; Lampert et Mohan 2015).

Dans le cas d'un continent vaste et diversifié, penser une « agentivité africaine » de façon unie peut sembler une erreur. Cependant, comme le souligne Gadzala (2015), il est possible de parler de manière unifiée dans le cadre des relations sino-africaines, puisque l'action chinoise, vis-à-vis du continent, suit le même schéma d'approche (rhétorique et objectifs semblables). Cela n'exclut pas qu'en définitive, chaque relation entre la Chine et un pays africain soit unique.

Il convient de noter que les pays africains ont utilisé diverses stratégies pour rechercher des avantages dans les négociations avec la Chine et pour exercer l'agentivité. Par exemple, certains pays comme Djibouti et l'Éthiopie négocient avec différents partenaires et utilisent leurs positions géographiques stratégiques pour obtenir des avantages. D'autres pays comme la Sierra Leone, le Togo et le Sénégal cherchent à exercer l'agentivité à travers la manière dont ils négocient, donnant

⁷ Les agents étatiques étant des partis, des institutions, des agences gouvernementales, des dirigeants et des élites connectés et des agents non étatiques étant des organisations communautaires, des syndicats, des entreprises privées, des militants et tous les groupes qui complètent ou complètent l'État (Gadzala 2015).

la priorité aux départements techniques à la place du bureau présidentiel dans les négociations. Une telle stratégie inhibe les accords personnalistes⁸ et élargit la responsabilité des deux parties. Une troisième stratégie, adoptée par la Tanzanie, consiste à divulguer les termes abusifs et à s'appuyer sur la société civile en tant qu'entité de pression, la Chine étant préoccupée par son image publique. En ce sens, il convient de souligner la mobilisation croissante des citoyens africains pour faire pression sur les accords signés (Nantulya 2021).

L'autonomisation des agents africains se produit lorsque les pays sont en mesure d'établir leurs propres priorités nationales, en précisant leurs objectifs et ce qu'ils attendent des accords bilatéraux ou multilatéraux. L'élargissement de la capacité de négociation passe par ces définitions et la Chine s'est montrée ouverte aux demandes des partenaires africains (Keet 2010). Cheru et Obi (2010) et Visentini (2011) soulignent l'importance de la préparation des pays africains à négocier. Ainsi, les investissements chinois ont plus de chances d'avoir des effets positifs sur le continent si les pays africains prenaient la tête en proposant des agendas bilatéraux. Sur ces agendas, Cheru et Calais (2010) soulignent qu'il faut penser à un développement véritablement panafricaniste, qui renforce le commerce local et continental et qui connaisse les conditions réelles du développement africain. Par conséquent, il est pertinent de considérer l'agentivité des pays africains lors de l'analyse des cas d'accords interrompus.

1.4 Considérations finales du chapitre

Tout au long de ce chapitre, nous présentons la proposition théorique qui sera utilisée pour analyser la coopération sino-africaine dans le cadre de l'Initiative Belt and Road et les études de

⁸ Comme le souligne Taylor (2015), compte tenu du développement politique de certains pays africains, l'agent, dans certains contextes, peut utiliser ses capacités pour des gains personnels plutôt que collectifs et cela a un impact dans le développement.

cas proposées. En général, la coopération Sud-Sud pourrait n'est qu'un autre type de coopération pour le développement. Cependant, une signification subjective se construit socialement, à travers un contexte historique et un agenda partagé (non seulement économique, mais aussi politique), qui rassemblent les pays du Tiers monde et impliquent des valeurs d'autonomie, de souveraineté, de non-ingérence et d'horizontalité de Bandung.

La revitalisation de la coopération Sud-Sud en fait un concept clé pour organiser un ensemble de pratiques qui cherchent, à travers les changements historiques, une vision de bénéfices mutuels et de solidarité au regard des désavantages de l'ordre international (Pereira et Medeiros 2015; Gray et Gills 2016). En tant que telle, la CSS introduit une alternative aux pratiques de coopération traditionnelles. Néanmoins, comme nous l'avons souligné précédemment, il est difficile de créer des connaissances théoriques sur ces dynamiques. En général, les institutions impliquées ne disposent pas de cadre réglementaire, ni d'employés de carrière ou de protocoles standardisés (Leite 2010; Abdenur 2015). En ce sens, la présente étude tente d'avancer dans la production de connaissances sur la CSS.

L'Afrique, par son émergence économique, s'élève comme la nouvelle frontière des expériences de coopération Sud-Sud. (Pautasso 2016); il est à noter que l'importance stratégique croissante du continent nécessite une certaine organisation et coordination politique de la part des pays africains, afin d'attraper les opportunités sans tomber dans un « néo-impérialisme ». Cheru et Calais (2010) soulignent l'importance de l'intégration régionale et de la mobilisation collective pour faire face à des négociations asymétriques, comme dans le cas avec la Chine. Par conséquent, afin de contenir les effets négatifs et de parvenir à une coopération positive, tel que prôné par la CSS, il est important d'avoir l'agentivité des pays africains et une articulation nationale et

régionale, partageant les leçons et les bonnes pratiques parmi les cas réussis sur le continent (Nantulya 2021).

En conclusion, comme le souligne Caixeta (2014), le Sud n'est plus dans le même contexte qu'à Bandung, dépourvu de moyens de développement et aujourd'hui il peut coopérer de manière autonome et indépendante des pays du Nord. En quelque sorte, nous suggérons, en mettant en avant la coopération Sud-Sud, une remise en cause des règles internationales définies par l'axe de l'Atlantique Nord et l'Australie. L'ordre mondial néolibéral a frappé les pays de manière inégale et un changement structurel dans le système international implique l'expansion de notre « horizon » et de notre « champ d'action ». Cherchant des réponses en dehors du standard de la coopération occidentale et en nous concentrant sur la CSS, nous essayons de comprendre la Belt and Road comme une nouvelle alternative aux modèles de coopération internationale et de développement.

Chapitre 2 – La coopération sino-africaine et l’Initiative Belt and Road

Pour comprendre le contexte actuel et toutes les nuances de la coopération afro-chinoise, il est nécessaire de regarder au-delà des relations post-2000 marquées par la mise en place du Forum de coopération Afrique-Chine (FOCAC). Deux facteurs majeurs sont observés dans cette dynamique, qui rompent avec les schémas traditionnels de coopération : (i) l’accent mis sur la coopération « gagnant-gagnant » et (ii) le modèle de financement du développement.

Concernant le premier point, en général, les relations chinoises avec les pays africains⁹ sont guidées par la rhétorique de la coopération à somme positive et des avantages mutuels, qui font partie de la coopération Sud-Sud. Comme vu dans le chapitre précédent, Bandung a créé une identité partagée, avec une histoire de valeurs communes, principalement centrée sur le passé colonial. Cette identification a une valeur symbolique, qui permet le rapprochement et la promotion de liens de coopération. De plus, l’émergence de la Chine en tant que puissance dans le Sud global donne de l’espoir aux gouvernements africains et représente la possibilité de surmonter le sous-développement (Cheru et Obi 2010b; Chantal 2020).

Concernant le deuxième point, selon Liu, Xu et Fan (2020), le financement du développement offert par les Chinois est un modèle organisé principalement dans l’octroi de crédits, s’opposant au modèle traditionnel d’aide au développement « donateur-bénéficiaire ». Ainsi, les pays du Sud sont placés sur un pied d’égalité pour rechercher une coopération

⁹ Il n’y a toujours pas de politique africaine envers la Chine et les études qui analysent les relations entre la Chine et l’Afrique dans une perspective africaine sont encore rares.

mutuellement avantageuse. Même avec des asymétries, la somme positive se matérialiserait dans la formule suivante : le pays bénéficiaire reçoit l'aide et les investissements nécessaires et la Chine exporte le surplus de capacité et son expérience (Huang 2016 *cité dans* Liu, Xu et Fan 2020).

En ce qui concerne les déficits d'infrastructure des pays africains, le besoin d'investissements en 2016 était presque équivalent à 12 % du PIB du continent, nécessitant US \$38 milliards en investissements et US \$37 milliards en maintenance, par an (Johnston 2016). En 2018, la Banque africaine de développement a mis à jour ses estimations à US\$130-170 milliards par an (African Development Bank 2018). Ce déficit provient en partie de l'époque coloniale, mais il y a aussi les ajustements structurels des années 80, qui ont défait les dispositifs et programmes de développement des pays africains (Keet 2010; Arewa 2016).

L'Afrique a donc besoin de financement pour développer les infrastructures et investir dans l'innovation et trouve en Chine un partenaire ayant l'intérêt et la capacité de mobiliser les ressources nécessaires. Des secteurs cruciaux pour le développement des pays africains, autrefois négligés par les partenaires traditionnels, ont permis à la Chine de trouver un espace pour investir en Afrique. Les projets chinois sont moins bureaucratiques, plus rapides et moins chers. En revanche, l'Afrique fournit les ressources nécessaires à sa demande intérieure - dans un modèle de ressources-pour-infrastructures (Cheru et Obi 2010b; Johnston 2016; Lisinge 2020).

L'Initiative Belt and Road, plus précisément, est le résultat d'une série de transformations que la Chine a subies et répond aux problèmes nationaux et internationaux, fusionnant les intérêts politiques et économiques (Vieira 2019). Selon Bhattacharya (2016), le projet fait partie de la grande stratégie chinoise et constitue un pilier pour réaliser le « *China Dream* ». En Afrique, l'initiative s'appuie sur l'intensification des relations sino-africaines ces dernières années et attire l'attention sur la promesse de construire de grands projets d'infrastructure (Johnston 2016). Ce

secteur est également le domaine le plus important des relations sino-africaines. En 2017, la Chine avait construit en Afrique 6200 km de voies ferrées, 6500 km d'autoroutes, 20 ports maritimes, 20 ponts, plus de 80 centrales électriques, plus de 200 écoles et 80 stades, en plus de plusieurs zones économiques spéciales, des parcs industriels, entre autres (Aiping et Zhan 2018).

Tout au long de ce chapitre, nous avons l'intention d'analyser, à partir du contexte historique, comment les relations entre l'Afrique et la Chine ont évolué dans un cadre de coopération Sud-Sud et comment le lancement de l'initiative Belt and Road est un tournant dans la politique étrangère chinoise, à la fois en général et pour l'Afrique en particulier. En outre, il sera analysé comment l'agentivité des pays africains s'inscrit dans ce débat. Le chapitre est divisé en quatre parties : dans un premier temps il sera brièvement exposé sur l'insertion internationale de la Chine, suivi d'un tour d'horizon des relations sino-africaines et d'une analyse de la BRI. À la fin du chapitre, quelques considérations relatives aux réflexions menées seront présentées.

2.1 L'insertion internationale de la Chine

Selon Alden (2007), pour comprendre ce mouvement d'approfondissement des relations entre la Chine et l'Afrique, il est nécessaire d'analyser le contexte plus large de l'insertion internationale de la Chine. La croissance de la présence chinoise dans le monde, et donc en Afrique, résulte d'une combinaison de facteurs historiques et économiques, aux niveaux international et national. Après la proclamation de la République populaire de Chine en 1949, le pays a entamé une série de réformes pour garantir sa souveraineté et son développement, au milieu de la nouvelle réalité géopolitique engendrée par la guerre froide, la guerre de Corée et de Vietnam (Visentini 2011). Ainsi, à cette époque, la Chine était isolée socialement et économiquement et, par conséquent, la priorité et ses relations se situaient dans les pays de son voisinage, guidées par la

coopération technique dans l'agriculture et certains travaux d'infrastructure (Mello e Souza 2014a; Jisi 2011).

Depuis les années 1970, nous vivons une période de réinsertion de la Chine dans les dynamiques internationales. Au début de la décennie, le pays se rapproche des États-Unis et ses relations avec la plupart des pays se normalisent. En 1971, la Chine populaire remplace Taïwan au Conseil de sécurité des Nations Unies, en reprenant l'un des sièges permanents. En 1976, la mort de Mao Zedong contribue à une transition progressive de la politique intérieure chinoise, avec la montée en puissance de l'aile réformiste du Parti communiste chinois, dirigé par Deng Xiaoping. Le changement d'attitude - avec des réformes économiques comme priorité au détriment de l'accent mis sur la lutte des classes - a permis une plus grande ouverture, de nouveaux modèles de développement et une attraction pour les investissements étrangers (Visentini 2011; Jisi 2011).

En 1989, la crise engendrée par la répression de Tiananmen Square¹⁰, et les sanctions imposées par l'Occident à la suite de l'événement ont rappelé l'importance des questions de sécurité pour garantir la non-ingérence de la politique occidentale dans la politique intérieure chinoise. La Chine commence alors à influencer le système international, guidée par une position anti-expansionniste et anti-hégémonique - matérialisée et renforcée par la défense des principes de non-ingérence et de respect de la souveraineté (Taylor 2006; Visentini 2011; Jisi 2011).

L'accent mis sur la coopération Sud-Sud, c'est-à-dire sur les relations avec les pays du Tiers monde et la périphérie du système, est un élément important de la formulation de la politique étrangère chinoise contemporaine. Comme l'indique Taylor (2006), la connexion de la Chine avec

¹⁰ L'incident de la place Tiananmen s'est produit avec l'émergence d'un mouvement populaire « pour la démocratie » qui a réuni de jeunes hommes d'affaires, des ultra réformistes du Parti communiste chinois et des mouvements anti-corruption contre l'aile réformatrice modérée du parti. Selon Visentini (2011, 134), le mouvement était multiforme et contradictoire, cependant, la « réponse militaire au mouvement et à la défaite imposée aux ultra réformistes, a empêché la Chine d'avoir le même sort que l'Union soviétique: l'effondrement du pays et la chute du régime socialiste ».

les pays du Tiers monde a servi à renforcer sa position dans le système international et a sa propre dynamique, rarement capturée complètement dans les théories traditionnelles des Relations internationales. Depuis la fin des années 1990, la diplomatie chinoise s'est affirmée et a des réactions plus dures face à d'éventuelles menaces extérieures (Jisi 2011). Dans le domaine économique, il convient de mentionner l'adoption par le pays en 1999 de la stratégie politique de « *going out* » visant à internationaliser leurs entreprises et entrer sur le marché international. Une telle politique joue toujours un rôle important dans la stratégie chinoise d'insertion internationale (Vieira 2019; Ehizuelen et Abdi 2018).

2.2 Contexte des relations sino-africaines

L'analyse des relations sino-africaines dans cette section sera guidée selon la division proposée par Anshan (2014, 262). Selon l'auteur, elles peuvent être comprises à partir de trois moments majeurs : « (i) développement normal (1956-1978); (ii) transformation (1978-1994) et (iii) croissance rapide (1995-présent) ». Tout au long de cette section, nous analyserons brièvement la dynamique des relations sino-africaines, dans une perspective historique.

2.2.1 Développement normal (1956-1978)

Au départ, l'engagement de la Chine en Afrique était principalement motivé par l'idéologie, à travers le soutien aux mouvements de libération nationale et l'aide d'État à État (Taylor 2009). Avec le développement des relations, l'approche chinoise du continent africain, toujours en période de guerre froide, a commencé à être guidée, dans un premier temps, par deux objectifs : le premier était d'apporter un appui diplomatique et technique aux nations du Sud, qu'elles partageaient avec la Chine les problèmes liés au passé colonial et les intérêts dans la lutte contre la pauvreté et le

sous-développement. Le deuxième objectif était d'assurer la reconnaissance internationale de la politique d'une Chine unique¹¹ (Haifang 2010; Visentini 2011).

En 1964, Zhou Enlai, en visite au Ghana, a exposé les 8 principes de l'assistance chinoise aux pays du Tiers monde, qui ont été à nouveau soulignés en 2011 dans *China's Foreign Policy Aid* :

i) mettent l'accent sur l'égalité et les avantages mutuels; ii) respecter la souveraineté et ne jamais imposer de conditionnalités; iii) offrir des prêts sans intérêt ou à bas taux d'intérêt; iv) aider les pays bénéficiaires à développer leur indépendance et leur autonomie; v) construire des projets qui nécessitent un faible investissement et qui peuvent être réalisés rapidement; vi) offrir des équipements et du matériel de qualité aux prix du marché; vii) assurer une assistance technique efficace; et viii) rémunérer les spécialistes selon les normes locales (Mello e Souza 2014a, 261-62 traduction libre; Information Office of the State Council The People's Republic of China 2011).

En 1967, la Chine, la Tanzanie et la Zambie ont signé la construction de la Tanzara, un chemin de fer qui relierait les deux pays africains et qui avait été écarté comme « irréalizable » par la Banque mondiale. Tel projet, construit entre 1970 et 1975, a marqué un tournant dans les relations sino-africaines, ayant longtemps été le plus gros investissement chinois dans le continent (Brautigam 2009).

Au début des années 70, la Chine est entrée dans une période de contingence économique. Face à la reconnaissance des limitations chinoises dans l'octroi de l'aide étrangère, la quatrième conférence du Conseil d'État en 1975 a décidé de restreindre la signature de nouveaux accords,

¹¹ La politique d'Une Chine visait à rechercher le soutien pour la reconnaissance de la Chine continentale en tant que gouvernement chinois représentatif et de Taïwan en tant que province inséparable de la Chine. En 1963, Taïwan avait obtenu la reconnaissance et le soutien de dix-neuf pays africains nouvellement indépendants contre treize seulement de la Chine. Beaucoup de ces pays, au sein de l'ONU, ont reconnu Taïwan comme la représentation légitime du pays. En conséquence, à partir de 1964, la Chine a commencé à investir dans l'aide et le soutien politique aux pays africains, pour garantir les votes à l'ONU et aussi pour contenir l'expansionnisme américain et soviétique sur le continent. (Haifang 2010, 53).

réduisant l'aide à un pourcentage limité du budget national. En dépit d'être une période de moindre projection économique, entre 1973 et 1979, la Chine a alloué environ 7 % de son PIB à l'aide au développement et 29 pays avaient déjà signé des accords de coopération technique et économique avec la Chine. Jusqu'en 1978, la Chine avait plus de programmes d'aide en Afrique que les États-Unis (Brautigam 2009; Haifang 2010).

2.2.2 Transformation (1978-1994)

Selon Haifang (2010), à partir de 1980, la politique chinoise à l'égard de l'Afrique subit une nouvelle transformation, prenant un caractère de plus en plus économique et moins idéologique - tout en conservant la rhétorique de la coopération gagnant-gagnant, de la non-ingérence et de la solidarité. En décembre 1982, le premier ministre Zhao Ziyang, voyageant dans onze pays africains, a énuméré les quatre principes qui guideraient les relations économiques de la nouvelle Chine avec le monde, évitant de mentionner le mot « aide » et se concentrant sur la « coopération ». Les principes sont les suivants : « égalité et avantages mutuels; résultats pratiques; diversité des formes et progrès mutuels » (Brautigam 2009, 53 traduction libre). Selon cette auteure, au cours de la décennie africaine perdue (1980), la Chine a cherché à coopérer avec les pays africains afin de remettre en état d'anciens projets d'aide qui s'étaient effondrés ou étaient insuffisants.

Au début des années 1990, nous avons trois moments qui ont fortement encouragé les relations sino-africaines : (i) le soutien des pays africains à la Chine en 1989 à la suite de la crise de la place Tiananmen et aux sanctions imposées par l'Occident; (ii) les réformes économiques en Afrique et (iii) la croissance chinoise. Le premier moment, en 1989, a servi à revitaliser la rhétorique des « *all-weather friends* », forte jusqu'à aujourd'hui. En outre, après 1989, le commerce et l'aide humanitaire entre la Chine et l'Afrique ont considérablement augmenté, en plus des visites

diplomatiques et de la création de nouvelles initiatives permettant aux entreprises chinoises de s'installer sur le continent (Taylor 2009; Visentini 2011).

Le deuxième moment est venu au milieu des programmes de réforme économique que l'Afrique a mis en œuvre dans les années 1990, avec une plus grande ouverture au commerce international, que la Chine a identifié comme un retournement macroéconomique favorable, avec des opportunités pour les entreprises chinoises (Taylor 2009). Le troisième moment se réfère à la propre croissance économique de la Chine qui stimule le commerce sino-africain - vital pour maintenir le niveau d'exportation du pays.

2.2.3 Croissance rapide (1995-présent)

Après le tournant des années 90, les relations sino-africaines ont connu une période de progrès rapide; il est important de souligner la convergence entre l'époque que la Chine a connu (ouverture et émergence dans le commerce international) et l'Afrique (face aux conséquences des ajustements structurels et cherchant à revoir les erreurs du passé en matière de développement et à la recherche de nouvelles alternatives) (Cheru et Obi 2010b; Juma 2015).

Dans les années 2000, les relations sino-africaines ont traversé une période de plus grande institutionnalisation, portée principalement par la volonté d'améliorer la coordination des initiatives de coopération. On peut citer la création du Forum de coopération Chine-Afrique en 2000 comme matérialisation de cet objectif.

En 2006, la Chine a lancé le livre blanc « *China's Africa Policy* » contenant des politiques générales qui guideraient la politique étrangère chinoise en Afrique. De manière générale, le document présente les objectifs dans les domaines politique, économique, éducatif, scientifique et culturel et des assurances, en plus des mesures à prendre pour les atteindre (People's Republic of

China. Ministry of Foreign Affairs 2006). En 2010, le livre blanc « *China-Africa Economic and Trade Cooperation* » a été lancé, qui a fait l'objet d'une mise à jour en 2013. Selon le document le plus récent, la Chine est le premier partenaire commercial de l'Afrique, qui, à son tour, est la plus grande source d'importations de Chine, deuxième marché contractuel pour les projets de construction et quatrième destination des investissements chinois (Information Office of the State Council The People's Republic of China 2013).

2.2.3.1 Le Forum de Coopération Chine-Afrique

Le Forum de coopération Chine-Afrique (FOCAC, sigle en anglais) a été créé en 2000, à un moment où les relations afro-chinoises se développaient, en tant que mécanisme multilatéral pour développer la coopération pragmatique, le dialogue politique et la consultation entre la Chine et les pays africains (Krukowska 2016; Aiping et Zhan 2018). Les années qui ont précédé la création du FOCAC ont été marquées par une croissance constante et accélérée des relations commerciales et d'investissement entre les parties. Au tournant du siècle, comme cela a déjà été démontré, la nécessité d'institutionnaliser les relations sino-africaines se fait de plus en plus sentir. C'est dans ce contexte que le FOCAC¹², à partir d'une proposition de diplomates africains, comme moyen de résoudre les goulots d'étranglement et les problèmes dans les relations entre la Chine et l'Afrique (Anshan 2014; Aiping et Zhan 2018).

Le FOCAC matérialise un modèle de coopération Sud-Sud (en plus de contribuer à la troisième phase de la CSS), basé sur l'égalité, le respect, la coopération positive et des moyens

¹² Le FOCAC tient des réunions ministérielles et des sommets des chefs d'État tous les trois ans et alterne entre Pékin (2000, 2006, 2012, 2018) et les villes du continent africain (Addis-Abeba 2003, Sharm el Sheikh 2009 et Johannesburg 2015). En 2020, de manière extraordinaire et virtuelle, le Sommet Chine-Afrique pour lutter contre le COVID-19 a eu lieu, dans le cadre du FOCAC, réunissant des chefs d'État africains, des représentants de la Commission de l'Union africaine, António Guterres, le secrétaire général de l'ONU et le Dr. Tedros, directeur général de l'Organisation mondiale de la santé, entre autres (Aiping et Zhan 2018; Fowdy 2020).

réalistes de parvenir au développement. Elle est encore défendue comme une proposition de changement ou de rupture avec l'ordre international actuel (Anshan 2014; Aiping et Zhan 2018; Kragelund 2019). King (2020) souligne que les termes employés, tels que « accords mutuels » et « les deux parties sont d'accord... » tant dans les réunions du Forum que dans les documents rédigés, renforcent la notion d'appartenance à la CSS et aussi l'existence d'une agentivité africaine, c'est-à-dire participation active à la conception des accords¹³. La création du FOCAC, en ce sens, collabore également à résoudre un goulot d'étranglement dans la CSS lui-même, favorisant la génération et la collecte de données sur les projets dans le cadre de ce type de coopération.

Le FOCAC a représenté un changement de paradigme dans la coopération sino-africaine. Jusqu'à la troisième édition (et le premier sommet) en 2006 - l'année où les relations sino-africaines ont célébré 50 ans - le Forum a progressé sans attirer beaucoup l'attention de la communauté internationale. Reconnu par les médias internationaux, il a encouragé d'autres pays du Sud à créer leurs forums de coopération avec l'Afrique et a fait pression sur les partenaires traditionnels pour qu'ils élargissent leurs investissements sur le continent. Ainsi, la multiplication des acteurs qui souhaitent coopérer avec les pays africains leur a permis d'agrandir leur capacité de négociation, en leur permettant de signer des accords plus avantageux (Aiping et Zahn 2018; Kragelund 2019).

Parmi les réalisations du FOCAC ces dernières années, Aiping et Zahn (2018, 92-96) soulignent l'allègement de la dette des pays africains et les prêts à taux zéro; aide au développement des ressources humaines (formation de professionnels, écoles, universités); aider les pays africains à développer l'agriculture; l'amélioration des secteurs de la santé en Afrique; l'ouverture du

¹³ En même temps que le langage utilisé donne une impression de collaboration bidirectionnelle, lors de la transposition dans la pratique, ce que l'on voit dans certains secteurs de la coopération sino-africaine est l'offre d'une voie à sens unique (King 2020). De plus, participer dans la formulation des accords n'est pas équivalent à proposer l'agenda des réunions, qui est largement fait par la Chine (Lisinge 2020).

marché chinois aux produits africains; l'expansion des financements et des investissements sur le continent; renforcer le soutien social grâce à des relations de personne-à-personne; le soutien à l'architecture de paix et de sécurité de l'UA, ainsi que les initiatives de lutte contre le changement climatique et le développement durable.

D'un autre côté, la coopération sino-africaine est confrontée à des défis et des asymétries qui font obstacle à une véritable coopération à somme positive. L'absence de plans de développement nationaux et régionaux dans les pays africains et l'absence d'institutions nationales et multilatérales fortes, capables de gérer les accords, limitent la mise en œuvre des projets de coopération. Le continent présente également des déficiences importantes en infrastructures, qui finissent par compliquer la mise en œuvre des mégaprojets (manque de production d'électricité suffisante pour mettre un chemin de fer en pleine exploitation, par exemple). De plus, de nombreuses critiques sur l'exécution de projets chinois en Afrique concernent les problèmes environnementaux et la perte de biodiversité, les conditions de travail et les impacts pour les communautés locales (Krukowska 2016; Aiping et Zhan 2018). Krukowska (2016) souligne que, dans ce scénario, l'action des gouvernements africains est importante, mettant en œuvre une législation plus stricte pour contrôler et combattre l'exploitation illégale des ressources naturelles et de main-d'œuvre.

À la fin de chaque forum, des plans d'action conjoints sont publiés, chargés de façonner les relations sino-africaines dans les périodes désignées et une déclaration commune finale est émise. Après la brève contextualisation de l'émergence du FOCAC, nous souhaitons souligner le chevauchement croissant entre les accords du Forum et des projets liés à l'initiative Belt and Road (BRI). En ce sens, les plans d'action et déclarations 2015 et 2018 méritent une attention

particulière¹⁴. Dans le plan d'action de Johannesburg (2016-2018), la BRI n'est mentionnée qu'une seule fois au point 3.5.1 (Forum on China-Africa Cooperation 2015b). La Déclaration du Sommet du FOCAC de Johannesburg de 2015 souligne au point 25.2 que des liens seront recherchés entre le programme de développement durable et économique de l'Afrique et les initiatives de construction de la BRI, afin de promouvoir davantage d'opportunités de « développement conjoint et de rêves collectifs » (Forum on China-Africa Cooperation 2015a, sect. 25.2).

En 2018, dans la Déclaration de Pékin - *Toward an Even Stronger China-Africa Community with a Shared Future*¹⁵, la BRI est soulignée aux points 4 et 5. Dans cette déclaration, l'Afrique est reconnue comme une extension naturelle de la BRI et il y a un renforcement de ce qui avait déjà été signalé en 2015 : la BRI étant un moyen d'atteindre les objectifs de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine (UA) et l'Agenda 2030 de développement durable de l'ONU. Le FOCAC est mis en évidence par le document comme une plateforme de coopération sino-africaine dans le cadre de la BRI (Forum on China-Africa Cooperation 2018a).

Dans le Plan d'action de Pékin (2019-2021), la BRI est mise en évidence en plusieurs points; dès le début du Plan, dans le préambule, les deux parties s'engagent à construire la Belt and Road Initiative, qui est considérée comme « une opportunité de renforcer une coopération multidimensionnelle, large et approfondie pour des bénéfices mutuels et un développement commun » (Forum on China-Africa Cooperation 2018b, sect. 1.4). La BRI est également mentionnée dans les sections : (i) coopération pour le renforcement des capacités industrielles (point 3.2.3); (ii) finances (points 3.9.1, 3.9.3, 3.9.5); (iii) coopération dans le domaine de la science

¹⁴ L'initiative Belt and Road a été lancée en 2013.

¹⁵ Le FOCAC 2018 a réuni 53 pays et des représentants de la Commission de l'Union africaine (FOCAC 2018).

et de la technologie et partage des connaissances (point 4.5.1); (iv) culture (points 5.1.5, 5.4.4)¹⁶ e (v) coopération militaire, police et antiterrorisme (points 6.1.1, 6.2.7, 6.2.11, 6.2.12) (Forum on China-Africa Cooperation 2018b).

Entre les documents de 2015 et 2018, il est possible de noter la croissance rapide de l'importance que la BRI assume dans l'agenda de la coopération sino-africaine. En outre, le chevauchement entre le FOCAC et la BRI indique dans un premier temps l'effort, de la part des Chinois, de coordonner des projets en Afrique. De plus, étant donné l'importance croissante de l'initiative pour la politique étrangère chinoise, comme nous le verrons dans la section suivante, il est concevable que les mégaprojets d'infrastructure du FOCAC soient de plus en plus encadrés dans la BRI. Concomitamment, la BRI ouvre un nouveau fonds de financement pour les pays africains.

2.3 L'Initiative Belt and Road

L'initiative Belt and Road a été lancée au second semestre 2013 par le président Xi Jinping. Dans un premier temps, le projet a récupéré l'ancienne Route de la soie et a également étendu ses projets à une composante maritime (la *Silk Road Economic Belt*, avec six couloirs économiques vers l'Eurasie et *21st Century Maritime Silk Road*, avec trois passages économiques « bleus », qui devenaient initialement connus sous le nom de « *One Belt, One Road* »), cherchant à former une « Communauté avec une destination commune ». Nantulya (2019) rapporte que les dirigeants chinois décrivent l'initiative comme une stratégie nationale qui cherche à placer la Chine au centre d'un nouveau système international (SI). Cet argument est renforcé par Pautasso (2016), qui met en évidence l'effort chinois pour accroître son rôle dans le SI. En ce sens, la BRI est considérée

¹⁶ C'est la seule section qui mentionne exclusivement « Silk Road ». Selon King (2020), l'utilisation du terme fait référence au patrimoine historique de l'ancienne Route de la Soie.

comme une pièce maîtresse de la politique étrangère chinoise de Xi, servant de voie principale pour atteindre les objectifs économiques et géostratégiques nationaux (Chen 2018).

Dès le lancement du document *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, les deux propositions ont été officialisées en tant qu'initiative de la ceinture et de la route :

The Belt and Road Initiative aims to promote the connectivity of Asian, European and African continents and their adjacent seas, establish and strengthen partnerships among the countries along the Belt and Road, set up all-dimensional, multi-tiered and composite connectivity networks, and realize diversified, independent, balanced and sustainable development in these countries. The connectivity projects of the Initiative will help align and coordinate the development strategies of the countries along the Belt and Road, tap market potential in this region, promote investment and consumption, create demands and job opportunities, enhance people-to-people and cultural exchanges, and mutual learning among the peoples of the relevant countries, and enable them to understand, trust and respect each other and live in harmony, peace and prosperity. (National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, et Ministry of Commerce of the People's Republic of China 2015, paragr. 7)

Comme le soulignent Liu et Dunford (2016), la proposition générale du document est de promouvoir le bien-être socio-économique et la coopération, ce qui est évident lorsque l'on analyse la fréquence à laquelle les mots « *jointly* » et « *cooperation* » sont utilisés.

Bien que la Belt and Road se concentre principalement sur les investissements dans les infrastructures, il existe des projets qui élargissent sa portée aux secteurs de la formation humaine, des investissements dans la technologie, du tourisme et des incitations culturelles (Breuer 2017). Au départ, le projet couvrait environ 65 pays et 63 % de la population mondiale, en Asie, en Afrique et en Europe (Pautasso 2016). Ces dernières années, il y a eu une expansion accélérée des pays intéressés à rejoindre le projet. En 2019, par exemple, 195 mémorandums ou accords de coopération avaient été signés avec 166 pays ou organisations internationales (Liu, Xu et Fan 2020). La BRI ne se limite donc pas seulement aux anciens membres de la Route de la Soie, car

elle englobe déjà plus de pays et offre un nouveau modèle, au niveau mondial, de coopération et d'intégration (Liu et Dunford 2016).

En 2017, la Chine a organisé le premier Forum Belt and Road, avec la participation de 30 dirigeants mondiaux et a signé 30 accords bilatéraux de commerce et d'investissement, compris l'Éthiopie et le Kenya. Il est intéressant de noter que le commerce entre la Chine et les pays membres de la BRI, entre 2014 et 2016, a dépassé la barre des US\$3 trillion. Le volume des investissements chinois, quant à lui, était supérieur à 50 milliards de dollars (Ehizuelen 2017; Breuer 2017). En avril 2019, la Chine a accueilli la deuxième édition du Forum, qui a réuni plus de 40 chefs d'État et d'organisations internationales et s'est surtout concentrée sur la durabilité et les initiatives « vertes » (IISD's SDG Knowledge Hub 2019).

Parmi les principaux bailleurs de fonds de l'initiative, la *China Development Bank* (CDB), la *China Export and Import Bank* (Eximbank), l'*Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) et le *Silk Road Fund* se distinguent. Les investissements dans les infrastructures sont payés lentement, ce qui attire peu d'investissements du secteur privé, et de nombreux pays participants à la BRI ont une capacité de financement limitée pour les travaux. Dans ce contexte, les institutions chinoises de financement du développement sont des sources majeures de projets - par exemple, la CDB a fourni jusqu'en 2017 un total de US\$170 milliards de prêts pour des projets d'initiative et Eximbank a prêté plus de US\$155 milliards à 1800 projets de la BRI (H. Liu, Xu, et Fan 2020). Sur le continent africain, une grande partie des investissements réalisés dans le cadre de la BRI est réalisée par China Eximbank¹⁷. Le Fonds de développement Chine-Afrique (filiale de la CDB), qui jusqu'à 2018 avait investi US\$5 milliards et le Fonds de coopération Chine-Afrique pour la

¹⁷ Eximbank est un acteur d'investissement important en Afrique, avant même la BRI. Selon une enquête de China-Africa Research Initiative de l'Université John Hopkins, entre 2000 et 2014, l'Eximbank était responsable de 67% des prêts accordés par la Chine aux pays africains (Chen 2018).

capacité de production, créé en 2019, sont également responsables des investissements de la BRI (Callahan 2016; Breuer 2017; Chen 2018).

Les « *Guiding Principles on Financing the Development of the Belt and Road* », signés en 2017 conjointement avec certains pays membres de la BRI, soulignent que le financement des projets se fait conjointement et doit donner la priorité à la connectivité, au commerce et aux infrastructures d'investissement et à la coopération pour la production de capacités (People's Republic of China. Ministry of Finance 2017, sect. 3). Concernant la possibilité de crises dues aux dettes contractées, selon les données compilées par Liu, Xu et Fan (2020, 11), les prêts chinois représentent plus de la moitié de la dette publique de seulement 3 pays africains (Djibouti, République du Congo et Zambie) parmi les 17 pays africains à faible revenu à risque d'endettement, selon la Banque mondiale.

2.3.1 La BRI en Afrique

Pour l'Afrique, la BRI représente un changement d'orientation dans les relations sino-africaines : le commerce d'échange de ressources des années 2000 perd de la place pour les investissements dans les infrastructures, la connectivité et la coopération industrielle. Chen (2018, 2) appelle la « corridorisation » des infrastructures, avec la création de corridors économiques et de réseaux d'intégration régionale. Certains projets se chevauchent avec des projets régionaux prévus (comme le corridor de transport Lamu Port-Soudan du Sud-Éthiopie) et/ou sont multipays (cas du chemin de fer Éthiopie-Djibouti, livré en 2017). De plus, les projets forment progressivement un réseau qui permet de relier, avant tout, les zones de production aux ports et aux voies ferrées (Breuer 2016).

Dans ce contexte, Xi Jinping a souligné dans un discours que la BRI peut profiter aux pays africains, en les aidant à résoudre les goulots d'étranglement des infrastructures. Par exemple, la nouvelle infrastructure peut générer une augmentation des exportations dans l'Afrique de l'Est (la région plus intégrée dans la BRI) pouvant atteindre 192 millions de dollars par an (Nantulya 2019). Il convient de souligner l'arrivée « tardive » du continent dans l'initiative. Au cours des deux premières années, le continent était secondaire dans le projet, n'ayant initialement été connecté que par la côte Est à la composante maritime de la BRI. Ce n'est qu'à partir de 2015 que les Africains ont commencé à être intégrés à la BRI (Ehizuelen et Abdi 2018). Selon Breuer (2017), les premiers pays qui ont rejoint la BRI ont été l'Égypte, Djibouti, l'Éthiopie, la Tanzanie, la Zambie et l'Angola. En 2019, environ 20 pays africains avaient rejoint l'initiative et il y a actuellement 46 pays avec des mémorandums signés, selon Addaney (2021).

La BRI partage certaines ambitions régionales africaines, parmi lesquelles nous soulignons l'Agenda 2063 et le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) (Chen 2018). L'Agenda 2063 est un ensemble de sept aspirations (en plus de 18 objectifs) à atteindre d'ici 2063, visant la modernisation et le développement du continent africain¹⁸. Ehizuelen et Abdi (2018) soulignent qu'il existe une synergie claire entre l'Agenda 2063 et la BRI, basée principalement sur les principes de développement centrés sur les relations interpersonnelles, avec un accent sur l'industrialisation durable et diversifiée. Comme le déclarent Ndzendze et Monyae (2019), la BRI a la capacité de renforcer les aspirations deux - grâce à la création de couloirs économiques, qui

¹⁸ Ce sont : 1. Une Afrique prospère fondée sur la croissance inclusive et le développement durable; 2. Un continent intégré, un sur le plan politique et ancré dans les idéaux du panafricanisme et la vision de la renaissance africaine; 3. Une Afrique de bonne gouvernance, de démocratie, de respect des droits de l'homme, de justice et d'état de droit; 4. Une Afrique vivante dans la paix et dans la sécurité; 5. Une Afrique dotée d'une forte identité culturelle, d'un patrimoine commun, et de valeurs et d'éthique partagées; 6. Une Afrique dont le développement est axé sur les populations, qui s'appuie sur le potentiel de ses populations, notamment celles des femmes et des jeunes, qui se soucie du bien-être des enfants; 7. Une Afrique qui agit en tant qu'acteur et partenaire fort, uni et influent sur la scène mondiale (African Union s. d.).

permettraient l'intégration régionale et relieraient les capitales, en plus des pays enclavés avec des villes côtières - et quatre - en sécurisant les routes commerciales maritimes, réduisant la piraterie et le trafic - et indirectement à cinq - avec plus de voyages intracontinent. En outre, la relation entre la BRI et les propositions d'intégration africaine ont été célébrées dans les FOCAC de 2015 et 2018. Lisinge (2020) souligne également qu'en plus d'intégrer la BRI dans les projets d'infrastructure régionaux, les pays africains peuvent opérationnaliser leurs stratégies nationales de développement, en les insérant dans l'initiative.

De nombreux pays africains ont les infrastructures comme l'une de leurs priorités et la Chine s'est engagée à apporter son aide dans ce secteur. Les investissements chinois peuvent être utilisés comme avantages pour développer les infrastructures nécessaires et attirer plus d'investissements à l'avenir, avec un effet multiplicateur. Ces améliorations sont encore plus importantes pour les pays sans littoral, qui, grâce à une meilleure connectivité, seront plus facilement intégrés dans les chaînes de valeur globale. Il est important, de la part des Africains, de faire pression pour le transfert de technologie et la formation locale, afin que les investissements puissent générer un effet d'entraînement. D'ailleurs, il est important de se pencher sur le facteur environnemental et sociétal qui, sans une étude d'impact qui dialogue avec le niveau local, compromet la durabilité des projets (Chen 2018; Breuer 2017).

Outre les bénéfices éventuels des investissements, nous devons analyser quelques défis auxquels les relations sino-africaines ont été confrontées, en particulier dans les projets BRI. Certains des problèmes sont liés à l'emploi de la main-d'œuvre locale et aux relations de travail, au déplacement des communautés, au croisement des constructions avec les parcs nationaux de préservation, aux problèmes de durabilité, entre autres. Afin d'atténuer l'image négative, en 2016, la Chine a signé un protocole d'accord avec le Programme des Nations Unies pour le

développement (PNUD) pour aligner les projets de la BRI sur le Programme d'objectifs durables de 2030 et les rendre plus transparents (Breuer 2017).

Belt and Road, en outre, est une initiative flexible, a une large portée et peut être exploitée comme un allié au développement des infrastructures du continent africain. Des projets comme ceux des corridors, bien que pas nécessairement soient des priorités nationales peuvent contribuer au commerce intra-africain, en particulier après la mise en œuvre de l'Accord de libre-échange africain (Lisinge 2020).

2.3.2 L'agentivité des pays africains et la BRI

Sur l'agentivité africaine vis-à-vis de l'Initiative Belt and Road, Staden, Alden et Wo (2018) établissent trois points principaux à observer : (i) penser les relations afro-chinoises au-delà des relations entre États (la BRI est affectée par les enjeux de politique locale et par différentes opportunités commerciales); (ii) ne pas supposer que l'asymétrie de pouvoir entre la Chine et l'Afrique rend les pays africains les seuls vulnérables dans la relation (la Chine est financièrement vulnérable, avec le risque de non-paiement des dettes, et dans sa réputation, car l'image négative impacte sur la signature de nouveaux accords) et (iii) l'augmentation de la pression africaine pour le recours à la main-d'œuvre locale et les nuances de l'agentivité au-delà du gouvernement national (entreprises africaines, ONG, communautés locales, etc.).

Actuellement, la plupart des négociations entre la Chine et les pays africains sont bilatérales (Lisinge 2020). Les négociations sont un espace important pour l'exercice de l'agentivité. Keet (2010) soutient que certains des obstacles à la coopération positive, dans le contexte de relations bilatérales asymétriques, peuvent être résolus par une pression collective et également par une plus grande transparence dans les termes des accords, rendant les négociations publiques. En outre, la

recherche d'options collectives, à travers une Afrique unie, peut améliorer le pouvoir de négociation et accroître les rendements favorables du développement.

Enfin, les projets de la BRI se multiplient rapidement et ouvrent la porte à la critique et à la reconnaissance de ses bénéficiaires. Chen (2018) souligne que tant les gouvernements africains que les acteurs chinois doivent être responsables de l'atténuation et de la compensation des effets négatifs possibles des projets et également de veiller à ce que toutes les communautés aient accès aux avantages du développement et de la connectivité résultant des travaux. Si la tendance des dernières années se poursuit, il faut de plus en plus observer l'utilisation du FOCAC comme plateforme pour étendre les travaux de la BRI sur le continent et une occasion aux Africains de prendre le leadership dans les projets proposés; une deuxième tendance est celle des projets « verts », avec pour objectif de promouvoir un développement durable en ligne avec les initiatives discutées au niveau des Nations Unies.

2.4 Considérations finales du chapitre

Les relations sino-africaines ne sont pas statiques. Avec ce chapitre, nous avons pu voir comment ils évoluaient et s'adaptaient aux nouvelles réalités des pays partenaires. La coopération et l'aide sur le continent africain ont commencé peu de temps après Bandung et ont traversé des périodes de rétraction et d'expansion. En outre, il est à noter que la présence chinoise ne se limite pas uniquement aux questions économiques, mais aussi en termes de soft power et d'influences culturelles.

Un premier point à souligner est que l'opinion que nous avons sur les acteurs peut faire une grande différence dans les négociations (Guzzini 2013). L'identité commune qui s'est construite au fil des décennies et est constamment renforcée par les dirigeants chinois par exemple, favorise

la coopération sino-africaine. Comme le soulignent Cheru et Obi (2010), la rhétorique chinoise fait appel aux dirigeants africains et crée une identification positive entre les parties.

Deuxièmement, tout au long du chapitre, nous avons pu constater l'importance que revêt la coopération Sud-Sud dans le contexte des relations sino-africaines. Une part de plus en plus importante du commerce mondial est détenue par la coopération Sud-Sud (Cheru et Obi 2010b; Acharya 2017). La CSS apparaît à la fois dans les principes employés par la politique étrangère chinoise pour la coopération internationale et dans l'utilisation des principaux concepts de solidarité, de respect et d'avantages mutuels et de non-ingérence, qui apparaissent constamment dans les documents officiels des ministères chinois et des forums multilatéraux.

D'autre côté, on peut voir que le débat d'agentivité montre dans une certaine mesure le manque de consonance d'objectifs de la part des pays africains vis-à-vis de la Chine, qui publie plusieurs livres blancs spécifiques à sa relation avec le continent. De telles publications, selon Kragelund (2019), servent à accroître la transparence des projets et représentent également un effort de la part de la Chine pour renforcer son partenariat avec les pays du Sud, à la recherche de l'expansion de la CSS. En outre, l'adoption de stratégies spécifiques par les pays africains, pour une coopération dans le cadre de la BRI, peut assurer une synergie entre l'initiative, les intérêts des pays africains et les programmes d'infrastructure régionaux du continent (Lisinge 2020).

Il existe sans aucun doute une grande asymétrie dans les relations sino-africaines. Cependant, l'exercice de l'agentivité, l'augmentation de la transparence des accords et l'implication de la société civile peuvent servir d'instruments importants pour accroître le pouvoir de négociation des pays africains. Ces derniers ne sont pas des bénéficiaires passifs de l'aide et de la coopération internationales et ne sont pas soumis à toutes les volontés chinoises. Enfin, il est important d'analyser la relation entre la rhétorique, les promesses et ce qui se fait dans la pratique.

En ce sens, le prochain chapitre se propose d'explorer cette relation en analysant l'interruption de deux projets BRI, l'un en Sierra Leone et l'autre en Tanzanie.

Chapitre 3 – Analyse des cas d’interruption des projets de la BRI en Afrique

La Belt and Road, dès son insertion dans les débats du Forum de coopération Afrique-Chine, commence à fusionner avec de nouveaux projets d’investissement et de prêt chinois dans les pays africains. Comme il s’agit d’une initiative large et flexible, il est difficile de définir précisément quand un projet appartient ou non à l’Initiative – en particulier sur le continent africain. Il n’y a pas de collecte de données centralisée officielle et non plus de diffusion rigoureuse synchronisée, par exemple, entre les déclarations de politiques et les communiqués et rapports des banques de développement (Hurley, Morris, et Portelance 2018). Les propositions discutées dans ce travail s’inscrivent dans ce contexte, puisque l’idée des projets apparaît avant le lancement officiel de la BRI. À cet effet, nous avons établi deux critères qui nous permettent de classer les projets dans le cadre de l’Initiative, à savoir : (i) la signature du Memorandum of Understanding (MoU) entre le pays et la Chine ont eu lieu après 2013 (année de lancement de la BRI); et (ii) il s’agit de projets d’infrastructures de connectivité et de logistique.

Les projets de la Belt and Road commencent par la signature d’un Memorandum of Understanding (MoU). Les MoUs sont des documents signés bilatéralement au niveau gouvernemental. Bien qu’il n’y ait pas de base de données officielle, le gouvernement chinois a publié en 2019 « *The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects* », présentant des données indiquant que 173 accords de coopération ont été signés avec 125 pays et 29 organisations internationales (Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative 2019).

L'Initiative s'est avérée polyvalente, car il est facile de qualifier les projets de nombreux pays participant comme relevant de la « BRI », ce qui favorise leur adhésion. À cela s'ajoute l'utilisation intensive de mécanismes juridiques non contraignants (*soft law*) - dans lesquels les MoUs sont inclus. Parmi d'autres documents non contraignants sont des communications publiques conjointes, des lettres d'intention, des déclarations, entre autres, qui renforcent la proposition d'un partenariat (Martinico 2020). En outre, il n'y a pas de traité de constitution générale, pas de protocoles d'adhésion et peu de mécanismes formels de droit international existent (Wang 2019 citée dans Martinico 2020).

Une telle approche moins formelle permet une concentration individuelle et contextualisée sur les accords entre la Chine et les pays bénéficiaires de l'investissement. À partir du MoU, un « système en cascade » est créé, qui génère des déclarations et des documents et « une jungle juridiquement hybride » (Martinico 2020, 133). En fin de compte, bien qu'importants pour la mise en œuvre de la BRI, ces documents ne sont pas juridiquement contraignants, ce qui facilite les suspensions et les annulations. Selon Wang (2021), ce sont les accords primaires (comme les MoUs) qui corroborent la prédilection de l'Initiative pour l'informalité et la flexibilité. Encore, ce genre d'accord peut couvrir nombreuses sphères du droit international telles que l'environnement, la finance et le commerce avec moins de coûts financiers et politiques.

En plus des MoUs, les pays concernés signent des accords de performance, qui sont des accords secondaires, tels que des contrats. Les accords secondaires concernent la mise en œuvre du projet, traitant des partenariats public-privé et des financements - en général. Ce sont des accords de droit spécifiques (*hard law*), plus complexes et à long terme (H. Wang 2021). Les deux cas analysés dans ce travail étaient au stade d'accords secondaires : le projet de l'aéroport de Mamamah en Sierra Leone commençait à être mis en œuvre, ce qui impliquait la signature de

l'accord contraignant, et le port de Bagamoyo a stagné dans les négociations sur les termes de l'investissement, construction et exploitation du port.

En général, un secret constant est imposé sur les accords entre les pays africains et la Chine¹⁹. Il n'est pas non plus courant que les pays bénéficiaires déclarent les détails du projet, qu'il s'agisse de prêts ou de financement (Hurley, Morris, et Portelance 2018). Tenant compte de cela, ce chapitre développe les études de cas en deux étapes : (i) analyse du pré-accord, avec collecte et analyse des informations du projet dans la phase de planification et de signature du MoUs et (ii) analyse du post-accord, avec collecte et analyse d'informations sur l'évolution des ententes.

3.1 Le contexte général des accords

La Sierra Leone et la Tanzanie – un des plus anciens alliés chinois sur le continent – ont des liens historiques avec la Chine. Ces pays, alors, dirigés respectivement par Siaka Stevens (1971-1985) et par Julius Nyerere (1964-1985), étaient des membres actifs du Mouvement des non-alignés. En outre, les deux pays ont reçu des programmes d'aide au développement du gouvernement chinois, comme ce fut le cas avec le projet pilote du complexe sucrier Magbass en Sierra Leone ou du chemin de fer Tanzanie-Zambie. Pendant la Guerre froide, le gouvernement tanzanien, dont l'expérience socialiste a duré jusqu'en 1980, a entretenu des relations étroites avec la Chine et l'URSS, et la Sierra Leone a établi des relations avec le géant asiatique en 1971 (Brautigam 2009; Centre for Chinese Studies 2006).

¹⁹ Selon un document récent publié par AidData, dans lequel ils ont eu accès à 100 accords entre la Chine et des gouvernements étrangers, tous les accords signés depuis 2014, par le biais d'entreprises publiques chinoises, contiennent une clause de confidentialité (Gelpern et al. 2021).

3.1.1 La nature du régime politique de la Tanzanie et de la Sierra Leone

La Sierra Leone et la Tanzanie sont considérées par Freedom House (2020a; 2020b) comme partiellement libres²⁰. De nombreux pays du continent sont des démocraties avec des élections multipartites récentes qui portent encore l'héritage des régimes postcoloniaux. La Tanzanie organise des élections multipartites depuis le début des années 90. L'opposition est relativement faible et le parti *Chama Cha Mapinduzi* (CCM) règne depuis plus de 50 ans. John Magufuli élu lors des dernières élections²¹ est décédé en fonction en 2021 et remplacé par sa Vice-présidente, Samia Suluhu. La Sierra Leone organise régulièrement des élections multipartites depuis la fin de la guerre civile en 2002 et ses principaux partis sont le *Sierra Leone People's Party* (SLPP) de l'actuel président Julius Maaba Bio (qui a annulé le contrat de construction de l'aéroport de Mamamah) et le *All People's Congress* (APC), de l'ancien président Ernest Bai Koroma (qui a signé l'accord de projet) (Freedom House 2020a; 2020b).

Dans les deux pays, les gouvernements sont accusés de restreindre les libertés journalistiques et des manifestations et protestations, avec des cas de violence politique. En Sierra Leone, malgré les promesses du gouvernement actuel d'annuler les lois restreignant les libertés, les organisations civiles font face à des difficultés, avec notamment une liberté d'action limitée pour certaines organisations non gouvernementales (ONG). En outre, récemment, plusieurs entités n'ont pas reçu d'autorisation pour manifester et les manifestations, lorsqu'elles se produisent, sont violemment dispersées. En Tanzanie, sous Magufuli, l'opposition, les médias et la société civile ont été réprimés par l'arrestation, la détention et le harcèlement de personnalités politiques

²⁰ Nous avons utilisé les données de 2019 publiées en 2020 en raison du dessin de cette recherche. Il convient de noter que les deux pays sont en baisse dans l'indice.

²¹ En janvier 2015, dans un rapport de *The East African*, il a été annoncé que le climat politique dans le pays tendait vers une victoire de l'opposition, à la suite d'une récente tendance à la réduction des votes pour le CCM (*The East African* 2015a). Dans ce contexte, Magufuli a été élu avec environ 58% des voix, dans une élection avec un résultat contesté par le parti d'opposition Chadema (*Al Jazeera* 2015).

importantes (Freedom House 2020a; 2020b). Compte tenu du contexte, on peut en déduire que l'espace de critique des projets (et autres politiques) est limité.

3.1.2 Les relations avec la Chine

Les relations sino-tanzaniennes sont actuellement surtout commerciales. En 2016, ils ont atteint la valeur de 5 milliards de dollars américains et les investissements directs étrangers (IDE) ont augmenté de 100 % entre 2013 et 2014, totalisant 4 milliards de dollars américains (ce qui représente 16,3 % de l'IDE chinois en Afrique dans cette période) (Makundi, Huyse et Devektere 2017, 338). Il est à noter que les investissements chinois dans le pays se concentrent principalement sur l'agriculture et la fabrication (Makundi, Huyse, et Develtere 2017). Concernant le volume des prêts, la Tanzanie dispose actuellement d'un total de 12 accords, d'une valeur estimée à 2,1 milliards de dollars américains – le dernier prêt ayant été accordé en 2015, pour un montant de 200 millions de dollars (China Africa Research Initiative et Boston University Global Development Policy Center 2021).

Bien qu'il ne soit pas le principal domaine d'investissement chinois, le secteur des infrastructures de la Tanzanie a connu un boom ces dernières années, représentant environ 15 % du PIB en 2016. L'Administration Magufuli a alloué une grande partie de son budget au développement des infrastructures, malgré les limites budgétaires du pays. En ce sens, le gouvernement a recherché des financements auprès de partenaires traditionnels et émergents (Kim et Tukić 2018), ce qui est intéressant compte tenu du contexte dans lequel la Chine progresse en nombre de MoU dans le cadre de la BRI, visant à consolider l'Initiative. Avec un emplacement stratégique dans l'océan Indien et comme la principale voie de circulation pour plusieurs pays voisins sans sortie sur la mer, le pays se positionne comme un candidat pour recevoir de plus en plus d'investissements dans la connectivité et les infrastructures logistiques.

Pour la Tanzanie, le processus de délocalisation des industries chinoises représente une occasion de les concilier avec les objectifs du Plan national de développement, notamment investir dans la valeur ajoutée de l'industrie extractive et rechercher des investissements dans la technologie intensive. Cependant, attirer davantage d'investissements chinois s'est heurté à des allégations de corruption impliquant ces entreprises et menaçant la popularité du gouvernement (Makundi, Huyse, et Develtere 2017).

Dans ce contexte, le gouvernement de Jakaya Kikwete (décembre 2005 à novembre 2015) a rapproché le pays de ses partenaires occidentaux, élargissant les relations avec les États-Unis, dont la présence dans le pays s'est accrue au cours de son mandat présidentiel. De plus, dans la même période, la Chine s'est étendue à d'autres pays du continent, réduisant la position privilégiée de la Tanzanie comme partenaire (Cabestan et Chaponnière 2016). Malgré cela, Kikwete avait une opinion favorable de la Chine et faisait constamment des déclarations publiques en faveur du pays. Le président a également trouvé des partenaires chinois prêts à investir dans le projet du Port et de la Zone économique spéciale de Bagamoyo, la ville natale du président (Makundi, Huyse, et Develtere 2017).

Avec l'élection de John Magufuli en 2015, dont l'agenda principal était la lutte contre la corruption, quelques changements dans les relations avec la Chine ont été observés, bien qu'indirectement. Un exemple en est la limitation des déplacements externes des fonctionnaires, qui a par conséquent conduit à une réduction de la formation des employés en Chine. De plus, le président était absent des sommets du FOCAC de 2015 et 2018, envoyant des délégations considérablement plus petites que les années précédentes (Makundi, Huyse, et Develtere 2017; Kim et Tukić 2018).

Concernant la perception de la Chine par la population, lors du sixième tour de l'Afrobaromètre en 2015, les Tanzaniens, en général, ont maintenu une vision favorable du partenariat avec le pays asiatique. 70 % des personnes interrogées pensent que l'influence chinoise sur l'économie et la politique est positive et 35 % des Tanzaniens préfèrent le modèle de développement chinois aux modèles américain, sud-africain, indien et britannique. En outre, 51 % des personnes interrogées ont répondu que la Chine fait du bon travail pour aider la Tanzanie à atteindre ses objectifs de développement (Afrobarometer 2015). Dans les recherches de Makundi, Huyse et Develtere (2017), les auteurs ont noté que les répondants considéraient souvent la présence d'investissements chinois comme un complément aux partenaires traditionnels plutôt que des substituts.

En ce qui concerne la Sierra Leone, ces dernières années, la Chine est devenue un partenaire bilatéral important, investissant massivement dans des secteurs extrêmement déficitaires, tels que la construction civile. Comme en Tanzanie, le gouvernement de la Sierra Leone s'est engagé à faire progresser le développement politique et économique du pays. Au début de l'année 2013, le lancement de l'Agenda pour la prospérité a ouvert des opportunités pour élargir les partenariats avec la Chine. En 2010²², l'IDE chinois dans le pays s'élevait à 51,2 millions de dollars américains et en 2019, le commerce bilatéral a atteint 510 millions de dollars américains. En juillet 2013, le président Ernest Bai Koroma avait annoncé qu'il avait signé des accords de construction d'infrastructures d'une valeur d'environ 8 milliards de dollars, dont le nouvel aéroport de Mamamah (Datzberger 2013; Jalloh 2021). En 2016, les chefs d'État chinois et sierra-léonais ont signé un partenariat stratégique global de coopération, élevant le niveau des relations bilatérales entre les deux pays (« Xi Jinping Holds Talks with President Ernest Bai Koroma of Sierra Leone

²² Données les plus récentes trouvées.

Both Heads of State Jointly Decide to Establish China-Sierra Leone Comprehensive Strategic Cooperative Partnership » 2016).

En général, les entreprises de construction chinoises sont entrées sur le marché sierra-léonais dans les années 1980, avec une brève suspension de leurs activités pendant la période de la guerre civile (1991-2002). Avec la perte de la plupart des infrastructures due à la guerre, le pays souffre de plusieurs lacunes dans le secteur. Dans ce contexte, la Chine a été responsable de la construction de plusieurs bâtiments publics, ponts et barrages, en plus du Stade national et de l'Université de Sierra Leone (Centre for Chinese Studies 2006). Concernant les prêts du pays avec la Chine, six accords sont actuellement en place, d'une valeur d'environ 93 millions de dollars américains – le dernier accord a été signé en 2019, pour un montant de 30 millions de dollars (China Africa Research Initiative et Boston University Global Development Policy Center 2021).

Les dirigeants de l'opposition et de la société civile ont critiqué le partenariat étroit du gouvernement de Koroma avec la Chine, accusant le pays asiatique d'interférer dans la politique et les lois internes de Sierra Leone (Freedom House 2020a). Néanmoins, le nouveau gouvernement Bio ne s'est pas éloigné de son partenaire asiatique. Bien que Koroma n'ait pas participé au FOCAC 2015, Bio était présent au sommet 2018, le pays étant reconnu comme membre actif du Forum (Sesay 2018; Jalloh 2021; Cham 2015). Bio a souligné dans son discours l'opportunité de diversifier les investissements avec la Chine, en mettant l'accent sur la modernisation de l'agriculture, l'innovation, l'industrialisation et le développement humain (*People's Daily Online* 2018). De plus, lors de l'événement, le président a signé un MoU pour de nouveaux projets dans le cadre de la BRI dans le pays (*Africa Confidential* 2018).

La perception des Sierra-Léonais par rapport à l'influence chinoise dans le pays est d'environ 55 % entre « très positive » et « plutôt positive », selon les données du sixième tour de

l'Afrobaromètre. Cependant, les Sierra-Léonais ont préféré le modèle de développement américain (43 %), avec le modèle chinois en deuxième (18 %). L'enquête a également montré que 44 % des personnes interrogées ont déclaré que la Chine avait beaucoup d'influence sur l'activité économique du pays. Il est à noter qu'en général 30 % des personnes ont répondu aux questions concernant la Chine par « ne savait pas » ou « n'en avait pas assez entendu » (ITASCAP et Afrobarometer 2015).

3.2 De la conception des projets à la signature des accords

3.2.1 Tanzanie

Selon Hönke (2018), l'idée du nouveau port de Bagamoyo a émergé en 2007, après le lancement du rapport *Port Master Plan 2008*, financé par la Banque mondiale. L'étude a indiqué les difficultés rencontrées par le port de Dar es-Salaam (responsable de 95 % du trafic maritime du pays) et les solutions possibles à la question. Dar est responsable de l'expédition de la production de la Zambie, du Malawi et du Burundi et d'une grande partie des marchandises de la République démocratique du Congo, du Rwanda et de l'Ouganda. En 2011, selon les informations divulguées dans la Stratégie de développement industriel intégré 2025, la demande de manutention de fret a augmenté de 13,1 % par an. Il convient également de noter que la capacité d'expansion physique de Dar est limitée et, par conséquent, son inefficacité a coûté au pays et à ses voisins environ 2,6 milliards de dollars américains (Kim et Tukić 2018). Dans ce contexte, le gouvernement, après une étude de l'Autorité portuaire de Tanzanie (APT), a choisi de construire un nouveau port supplémentaire à Mbegani, dans la région de Bagamoyo (Ministry of Industry and Trade 2011; Kim et Tukić 2018).

L'objectif du nouveau port, qui figurerait parmi les plus grands d'Afrique, est de faire de la région un hub maritime régional²³. Par conséquent, la recommandation de la Banque Mondiale (BM) était que le projet soit prêt à démarrer ses opérations en 2018 si le volume de fret restait élevé. Bagamoyo aura une connectivité avec les Corridors Central et le chemin de fer Tanzara, donc par rail et par route, évitant l'autoroute de Morogoro, à travers laquelle les marchandises arrivant à Dar es-Salaam sont transportées, allégeant ainsi la congestion dans la région (Ministry of Industry and Trade 2011).

Le port fait partie d'un projet qui comprend la création d'une Zone économique spéciale (ZES), inspirée des expériences de Dubaï et de Shenzhen, où des complexes industriels sont développés dans les zones côtières. Dans le cas de la Tanzanie, trois ZES côtières ont été prévues, chacune reliée à un port et à des corridors menant à l'intérieur et aux pays enclavés qui dépendent de ces ports. La ZES de Bagamoyo comprend un canal, une construction portuaire, un parc logistique et une zone franche industrielle (Shaw, Botes, et Buck 2018; Ministry of Industry and Trade 2011).

Considérée par le gouvernement de Kikwete comme la pièce maîtresse de l'industrialisation du pays au XXI^e siècle, la ZES de Bagamoyo, située à 60 km au nord de Dar, couvre environ 8 400 hectares, dont environ 800 hectares sont destinés à la zone portuaire. Avec une capacité pour les navires de classe Panamax et une extension possible aux classes post-Panamax, en cas d'augmentation de la demande, Bagamoyo devrait dépasser Dar en volume de fret dès 2020 (Ministry of Industry and Trade 2011).

²³ Même avec la taille du méga port, un rapport de la Banque mondiale de 2018 indique que le port de Lamu, en construction au Kenya, est le plus considéré comme hub de transbordement dans la région en raison de sa plus grande accessibilité (The World Bank 2018).

Le memorandum of understanding entre les gouvernements pour le développement du projet a été signé début 2013, lors de la visite de Xi Jinping au pays. Cette opportunité a marqué l'entrée de la Tanzanie dans l'Initiative Belt and Road. Cela représente un changement pour les relations sino-tanzaniennes, puisque depuis 2006, la coopération entre les deux est principalement axée sur l'agriculture (Cabestan et Chaponnière 2016). Il convient de noter que le projet de port de Bagamoyo, budgétisé à environ 10 milliards de dollars américains, a été proposé pour être développé en partenariat public-privé (PPP), avec des coûts minimales pour le gouvernement. En outre, une série d'avantages pour les investisseurs dans les ZES a été annoncée, comme une exonération fiscale pendant 10 ans et un quota de visas automatique à cinq travailleurs étrangers spécialisés (The World Bank 2018; *The East African* 2013).

Le processus de construction devait démarrer en 2014, mais l'opposition a réussi à ralentir le projet; de plus, les étapes de déplacement communautaire et d'indemnisation de la population ont été retardées. Cependant, le projet a pris un nouvel élan avec la signature de l'accord de construction avec la Chine (via China Merchants Ports [CMPorts]) et Oman (via le State General Reserve Fund [SGRF]) en octobre 2014 à Shenzhen, marquant l'entrée du pays arabe dans le projet (Cabestan et Chaponnière 2016). À cette époque, la date fixée pour le début des travaux était le 1er juillet 2015. Par ailleurs, le Président Kikwete a déclaré « *we will do everything possible to ensure that this Project takes off because it will bring enormous economic benefits to the entire country* » (Ng'wanakilala 2014).

3.2.2 Sierra Leone

Le projet d'aéroport de Mamamah a été initialement négocié avec la Chine en 2011 avec un financement de la banque chinoise Eximbank et serait construit par le China Railway Group (CGR). Cependant, cette première tentative, prévue dans un contexte de croissance de la Sierra Leone de 17 % par an, a été reportée en raison de la baisse des prix des matières premières et de la diminution des ressources disponibles dans le pays (*Global Construction Review* 2016b; Koroma 2012). En 2013, le gouvernement sierra-léonais a publié le document « *Third Generation Poverty Reduction Strategy Paper (2013-2018)* », également connu sous le nom d'Agenda pour la prospérité, à la séquence de l'Agenda pour le changement (2007-2012). L'objectif de l'agenda est de faire de la Sierra Leone un pays à revenu moyen d'ici 2035, avec 80 % de la population au-dessus du seuil de pauvreté. La construction de l'aéroport de Mamamah (et de la ville administrative environnante) apparaît dans le document comme un élément important pour atteindre cet objectif. Le but global du projet, selon le document, est de progresser la compétitivité internationale du pays, qui subit des pertes économiques constantes en raison de la faiblesse des infrastructures (The Government of Sierra Leone 2013).

Le projet d'aéroport est devenu l'un des principaux projets d'infrastructure du gouvernement de Koroma (*Awoko Newspaper* 2013); selon un document du ministère des Transports et de l'Aviation (2016), en plus d'améliorer la compétitivité, le projet permettrait d'attirer des investissements et de développer l'activité économique du pays. Un point important à souligner est qu'un aéroport près de la capitale Freetown résoudrait les problèmes de mobilité actuels de l'aéroport international de Lungi. Selon le ministre des Finances et de l'Économie, Momoh Vandi, « *The overarching objective of this Project is to improve on international connectivity and reduce the burden on travellers* ». Il existe actuellement deux options de

déplacement entre Freetown et Lungi : un trajet de plus de 4 heures de route ou d'au moins 30 minutes en traversier pour traverser l'estuaire. Le traversier est souvent retardé, par exemple en raison de l'augmentation des précipitations (Lu 2020; *The East African* 2018a).

Le projet prévoyait également la construction d'une cité commerciale et administrative et visait à améliorer la génération de revenus au-delà du secteur aéronautique. En 2016, le coût estimé du projet était de 318 millions de dollars américains (la première phase évaluée à 200 millions de dollars). Le projet devait être achevé en 4 ans, la première année (2015) étant pour la période de conception, toutefois cette étape n'a pas été mise en œuvre à temps en raison de problèmes bureaucratiques (Ministry of Transport and Aviation 2016).

Comme déjà souligné, le prêt concessionnel pour la construction a été approuvé par la banque chinoise Eximbank et le nouvel accord bilatéral entre le gouvernement chinois et le gouvernement de la Sierra Leone (GoSL) a été signé en 2015. L'accord de prêt lui-même entre le GoSL et l'Eximbank n'a pas été signé, en raison des inquiétudes exprimées par le Fonds monétaire international (FMI) et la Banque mondiale (BM) concernant la soutenabilité de la dette du pays africain, qui serait engagé avec la construction de l'aéroport (Ministry of Transport and Aviation 2016).

Sur la base des inquiétudes et critiques du FMI et de la BM, une étude de faisabilité économique du projet a été menée par Ernst and Young en partenariat avec une entreprise de conseil local (Bertin et Bertin). Le rapport final a été soumis aux parties intéressées. Ce document n'a pas été rendu public, mais une nouvelle option de financement était envisagée en 2016 (Ministry of Transport and Aviation 2016; *Africa Confidential* 2016).

Par ailleurs, l'accord commercial pour l'exécution de la première partie des travaux, conclu entre le ministère des Transports et de l'Aviation (MTA) et le China Railway Group, a été signé en 2014 et a été modifié en janvier 2015. Également un accord de service a été signé entre le MTA et China Friendship Development International, un cabinet de conseil du gouvernement chinois, en juillet 2015 (Ministry of Transport and Aviation 2016).

3.3 Déroulements post-accord

Après avoir signé les mémorandums et les accords initiaux, les deux pays africains sont passés par des processus électoraux. En Tanzanie, John Magufuli du CCM a gagné, représentant une nouvelle vision possible du gouvernement avec la promesse d'une campagne pour éradiquer la corruption et réorienter les investissements vers la fabrication, l'agriculture et le tourisme (Kim et Tukić 2018). En Sierra Leone, la victoire a été pour l'opposition, de Julius Maaba Bio, du SLPP, également avec un agenda qui a introduit de nouvelles priorités de développement, comme la rénovation de l'aéroport de Lungi. Il y a alors un tournant pour l'avenir des mégaprojets signés : Bagamoyo entame une succession de renégociations et Mamamah est annulé.

3.3.1 Les impasses de Bagamoyo

En mars 2015, le projet de port a fait l'actualité, en raison des doutes et des critiques entourant sa construction, notamment liés à sa taille et à son emplacement loin des nouvelles réserves de gaz. Le début de sa construction a donc été à nouveau reporté. Ibrahim Matovu, directeur du district, a déclaré à *The Africa Report* : « *it will be the engine for economic activity not only for Bagamoyo but for the entire region* ». Malgré l'optimisme, le travail stagnait. Aussi, il a été signalé que le début des travaux n'aurait guère lieu avant les élections, prévues en octobre (Honan et Ng'wanakilala 2015). Pourtant, en plein processus électoral, la construction a

commencé, marquée par le discours dans lequel Kikwte a déclaré que les travaux seraient une « révolution industrielle » pour le pays (*Global Construction Review* 2015; *Daily News Reporter* 2015; *The East African* 2015b).

Le premier revers du projet, sous le nouveau gouvernement, s'est produit en janvier 2016, lorsqu'il a été suspendu pendant six mois pour des études complémentaires. L'administration Magufuli avait signalé qu'elle se concentrerait sur la rénovation du port de Dar es-Salaam, avec un financement déjà en place, approuvé par la Banque mondiale, avec des fonds de la Banque, du Royaume-Uni et de TradeMark East Africa pour un montant de 596 millions de dollars américains. Il est important de noter que l'opposition avait critiqué²⁴ le projet lors des élections, considéré comme un gaspillage d'argent public, en plus du manque de consultation préalable avec le parlement (Hönke et Cuesta-Fernandez 2018; *The Citizen* 2015a; *The East African* 2016). Ainsi, la suspension est également devenue politiquement stratégique.

Le nouveau ministre du Travail, des Transports et des Communications, Makame Mbarawa, a annoncé la suspension du projet le 7 janvier. Selon ses déclarations, la priorité du gouvernement serait de moderniser les ports existants (*The East African* 2016; *The Citizen* 2016a). Le lendemain, le gouvernement a déclaré que les travaux préparatoires commencés en octobre 2015 devaient se poursuivre, mais l'accord continuerait d'être renégocié et la construction a été reportée à juillet 2016 (*The Citizen* 2016b; *Global Construction Review* 2016a).

En juin 2016, le gouvernement a lancé le deuxième Plan quinquennal de développement national, pour la période 2016/17 à 2020/2021. Comme le souligne le document, le pays cherche à

²⁴ Selon Hönke (2018), le mégaport a également été critiqué par les pays occidentaux et les donateurs traditionnels. L'argument principal était que le pays devrait d'abord épuiser le plein potentiel du port de Dar es Salaam – dont la rénovation sera financée par eux.

se transformer en un pays à revenu intermédiaire d'ici 2025, en se concentrant principalement sur l'expansion des infrastructures et l'amélioration des investissements et du développement dans le secteur technologique (Makundi, Huysse, et Develtere 2017; Ministry of Finance and Planning 2016).

Jusque-là, la ZES de Bagamoyo – et le port – n'avait pas été entièrement écartée par le gouvernement Magufuli. Dans le Plan quinquennal, certaines des avancées du projet (bien que lentes) ont été présentées. Au point 2.14.2, le gouvernement informe que plus de cinq mille hectares réservés au projet ont déjà été indemnisés. Une partie des retards qui se sont produits ont également été attribués à des défis tels que des différends bureaucratiques entre l'Autorité portuaire et l'Autorité des zones spéciales, en plus du manque de fonds pour indemniser les autres personnes affectées par le projet. De même, la réinstallation de ces personnes n'était manifestement pas prévue par le gouvernement précédent. Il est à noter que le document maintient le nouveau port de Bagamoyo parmi les projets importants pour le développement du Corridor Central²⁵. Avec une nouvelle échéance, le début des travaux a une nouvelle fois été reporté – à janvier 2017 et prévue pour finir en 2020 (Ministry of Finance and Planning 2016).

²⁵ Trois corridors économiques sont prévus, reliés à trois ZES. Un au nord, un au centre et un plus au sud du pays.

Tableau 2. – Tableau récapitulatif publié par le gouvernement de Tanzanie

Type / Lieu	Défis	Interventions nécessaires	Résultats attendus
Construction du Port de Bagamoyo, Bagamoyo	Compensation foncière; temps de négociation des accords entre CMPorts, SGRF et Tanzanie.	Finalisation de l'accord; finalisation des indemnisations; signature de l'accord de la ZES de Bagamoyo; solliciter les fonds pour la construction	Port capable de gérer plus de marchandises; devrait transformer la Tanzanie en un centre logistique de transport et une porte d'entrée au commerce régional et international

Source : adapté de Ministry of Finance and Planning (2016, 2016).

Après de nouveaux retards, en juin 2017, le gouvernement de Tanzanie (GoT) était prêt à négocier une nouvelle proposition d'investissement soumise par CMPorts et SGRF d'Oman, conformément aux nouvelles directives du gouvernement pour les investissements dans le développement réalisés par le secteur privé (Ministry of Finance and Planning 2018). Fin 2017, le ministre du Commerce, de l'Industrie et de l'Investissement a annoncé la reprise des travaux pour janvier 2018 – les investisseurs ayant reçu l'autorisation de procéder; le projet serait opérationnel entre 2020 et 2021 et achevé d'ici 2022 (Hönke 2018; *The Citizen* 2017a; *The Citizen* 2017b).

En avril 2018, le gouvernement a lancé la Stratégie de mise en œuvre du Plan quinquennal. Dans le document, le port est accordé comme une étape importante de la ZES de Bagamoyo (qui pourrait accueillir jusqu'à 200 industries d'ici 2020). Concernant le port, en 2018, le projet a peu avancé. Les négociations des accords de mise en œuvre en discussion depuis 2016, étaient en cours. Le projet était achevé à 75 %²⁶, il ne restait que la clôture du financement et la construction proprement dite (Ministry of Finance and Planning 2018). Toujours en avril, le ministre Mbarawa, s'adressant au parlement, a déclaré que les négociations étaient presque terminées et que la

²⁶ Le projet était divisé en parties, pas nécessairement équivalentes en « quantité » de travail et de temps.

construction commencerait immédiatement après la signature du contrat (Mbago 2018; *The Citizen* 2015b).

Lors du sommet du FOCAC 2018 à Pékin, le premier ministre Kassim Majaliwa a déclaré l'intérêt du pays à étendre sa participation à la BRI (*Xinhua* 2018). Bagamoyo est précisément le projet de porte d'entrée de l'Initiative dans le pays. Au cours des réunions, Majaliwa a déclaré que le gouvernement restait ouvert à discuter le projet, qui serait vital pour soutenir la croissance économique de la Tanzanie (Machira 2018). Malgré la rhétorique optimiste, les négociations se sont poursuivies sans réel progrès.

Le désaccord entre les parties impliquées dans la négociation du contrat de financement a de nouveau été souligné dans les médias en 2019. Sans avoir avancé dans la construction, le directeur de l'APT, Deusdedit Kakoko, a déclaré en mai à *Reuters* que « *The conditions that they have given us are commercially unviable. We said no, let's meet halfway* ». Pour sa part, China Merchants a répondu à l'agence « *This project is a purely commercial, investment project and China Merchants Port has in its overseas investments always followed the principles of commercial feasibility and win-win cooperation* » (*Reuters* 2019). Le même mois, le porte-parole de l'Assemblée nationale avait demandé au gouvernement d'expliquer le retard, alors que l'accord avait déjà été signé. En réponse, le gouvernement a informé que les négociations étaient toujours en cours - car certaines conditions n'étaient pas acceptables par le gouvernement. Selon lui, le projet n'a pas été suspendu et une fois un accord conclu, le gouvernement publierait une déclaration officielle (*The Citizen* 2019a; *The Citizen* 2019b). Donc, les démarches du projet ont continué de façon ambiguë entre faire les travaux avancer ou continuer à renégocier.

Peu de temps après, le président Magufuli a suspendu indéfiniment la construction du port, exposant certains des termes : « *those investors are coming with tough conditions that can only be*

accepted by mad people. They told us once they build the port, there should be no other port to be built all the way from Tanga to Mtwara south » (Mwangasha 2019). Le président a également dévoilé certaines des clauses du contrat, une manœuvre pour faire pression sur les Chinois « *They want us to give them a guarantee of 33 years and a lease of 99 years, and we should not question whoever comes to invest there once the port is operational. They want to take the land as their own but we have to compensate them for drilling construction of that port* » (Mwangasha 2019).

Parmi les demandes du GoT informées par Kakoto en octobre, lors de la reprise des négociations, figurait : 33 ans de concession, au lieu de 99 ans; chargement des impôts les jours fériés; suspension des subventions sur les factures d'eau et d'électricité; réglementation complète pour toute entreprise introduite par CMPorts dans la zone de libre-échange et suspension des restrictions permettant au gouvernement de développer d'autres ports (*Global Construction Review* 2019).

En novembre, la CMPorts a accusé le gouvernement tanzanien d'avoir divulgué de fausses informations sur les causes des retards dans les négociations; l'entreprise a annoncé qu'elle n'avait reçu aucun document contenant les nouvelles demandes et a accusé Kakoko (qui, selon le représentant de l'entreprise, n'était pas aux réunions de négociation) d'avoir fabriqué des informations, car les parties étant déjà parvenues à un accord sur les 33 ans de concession. L'entreprise affirme également qu'aucune de ces demandes n'a été traitée dans les négociations (qui se sont déroulées en 15 tours entre mars 2017 et juillet 2018), à l'exception des travaux de dragage, que le gouvernement a demandé aux investisseurs de faire puis de rembourser par les docks (*The Citizen* 2019c; *The East African* 2019).

Au milieu de la diffusion d'informations contradictoires sur les négociations et l'avenir du mégaprojet, Sadiq Cheng Wang, un responsable du ministère chinois du Commerce en charge des

relations avec l’Afrique de l’Est entre 2013 et 2017, a utilisé la plateforme Twitter pour exposer quelques détails sur le processus. Selon lui, Bagamoyo a été choisi pour résoudre la congestion à Dar – et le China Merchant Group²⁷ (CMG) a accepté l’idée et Oman, qui a des intérêts dans la région, a également rejoint le projet. Le problème c’est que Bagamoyo va « arracher » les affaires du port de Dar, ce qui devient un obstacle aux négociations. Avec le changement de priorités du nouveau gouvernement en 2015, CMG a décidé de se concentrer sur le port de Djibouti (S. C. (@SadiqChengWang) Wang 2020).

Par ailleurs, le fonctionnaire en a profité pour commenter le « piège » de la dette. À aucun moment la valeur du port ne sera mise à disposition sur un prêt. Selon lui, la valeur finale de l’investissement serait atteinte avec les investisseurs et les opérateurs et chaque partie devrait investir proportionnellement à son pourcentage (S. C. (@SadiqChengWang) Wang 2020). En 2015, le journal local *The Citizen* avait annoncé que le projet se ferait grâce à des prêts de la Chine (*The Citizen* 2015a). Avec le secret entourant les termes des accords, il n’est pas clair quel rôle financier le GoT assume dans le travail. Cependant, l’analyse du Plan quinquennal et les différentes déclarations des responsables gouvernementaux indiquent que le pays avait une certaine responsabilité financière, ayant payé une partie de l’indemnisation et étant responsable du dragage du port – ce qui, compte tenu de la géographie du site, devra être fait fréquemment.

En complément de mobiliser des ressources financières, le port a quelques défis, car, une fois prêt, il sera l’un des plus grands ports d’Afrique. Bagamoyo concurrencera directement Dar es-Salaam, en plus de Tanga et Mtwara; au niveau régional, il y a un différend avec le Kenya, dont le port de Mombassa est déjà le leader régional en volume de conteneurs, en supplément du futur mégaport de Lamu, qui fait partie d’un corridor d’intégration avec le Soudan du Sud et l’Éthiopie.

²⁷ China Merchant Ports est une filiale de la CMG.

De plus, il y a des intérêts politiques et des problèmes bureaucratiques à surmonter (Makundi, Huyse, et Develtere 2017; Kim et Tukić 2018).

Par ailleurs, Bagamoyo souffre d'un manque de main-d'œuvre qualifiée pour les opérations portuaires, ainsi que de déficits dans la chaîne d'approvisionnement, qui retardent les livraisons de matériaux et modifient fréquemment leurs prix. Il existe également un manque d'infrastructures logistiques liées à l'industrie locale pour faciliter l'accès aux biens nécessaires aux travaux (Shaw, Botes, et Buck 2018).

3.3.2 Mamamah annulé

En juillet 2015, il a été annoncé que la société chinoise responsable de la construction de l'aéroport était déjà sur place en attendant de commencer les travaux. La construction devait démarrer en 2014, mais a été retardée par l'épidémie d'Ebola (*Awoko Newspaper* 2015a). Lors d'une rencontre entre les présidents Koroma et Xi Jinping en septembre 2015, en marge de l'Assemblée générale des Nations unies, le président sierra-léonais a demandé au président chinois d'aider à empêcher l'effondrement du projet et est reparti avec la garantie que les travaux reviendraient dès que possible (*Awoko Newspaper* 2015b; Lamin 2016).

En avril 2016, le journal local *Awoko* a rapporté que le projet avait du mal à démarrer, en raison de la pression du FMI, ce qui a entraîné le retard de la signature de l'accord final. L'équipe de China Railway était déjà présente dans le pays depuis quelques années, après avoir nettoyé la zone, prélevé des échantillons de sol, installé le camp de travail et installé la station météorologique (*Awoko Newspaper* 2016a). En 2016, en décembre, lors d'une visite en Chine, Koroma a déclaré dans une interview à *Awoko* que les deux gouvernements souhaitaient poursuivre le projet Mamamah. Le président a exprimé son intention d'accélérer la signature de l'accord final et de

commencer rapidement la construction (*Awoko Newspaper* 2016b; Sesay 2016). En 2017, de nouveaux retards ont été attribués aux discussions entre les ministères des Affaires étrangères et des Finances avec la BM et le FMI, sur les modalités de financement des travaux (*Awoko Newspaper* 2017; Thomas 2017).

En raison de retards liés principalement à la relocalisation des communautés, les travaux n'ont en réalité commencé qu'en mars 2018, quelques jours seulement avant les élections. Des observateurs européens ont indiqué que le parti APC avait utilisé l'espace de campagne pour faire des annonces officielles du gouvernement en place, y compris la publicité de l'aéroport de Mamamah – qui avait été critiquée dans le média local *The Sierra Leone Telegraph*, à certaines occasions. Selon la mission de l'Observatoire des élections de l'UE (2018), le président a commandé l'aéroport aux couleurs du parti (plutôt qu'aux couleurs nationales) et a déclaré que le nouvel aéroport « ferait passer le pays au niveau supérieur »; à l'occasion, il a annoncé que le nouveau gouvernement aurait la responsabilité de mettre en service le pont Lungi, citant Kwame Nkrumah²⁸ sur la prise de décisions audacieuses et visionnaires pour atteindre les objectifs de développement de la Sierra Leone d'ici 2035. En outre, le président « a encouragé » la prochaine administration à maintenir les grands projets d'infrastructures prévus (*Cocorioko* 2018; *The East African* 2018a).

Le candidat de l'opposition Julius Maada Bio, ancien dirigeant militaire, a remporté les élections de mars et a pris le pouvoir en avril (*Al Jazeera* 2018). Après avoir examiné certains des projets de l'ancien gouvernement, son administration a choisi de supprimer tous les contrats liés à la construction du nouvel aéroport, annoncés en octobre 2018. L'objectif du gouvernement actuel serait de rénover l'aéroport de Lungi (dont le prêt d'environ 200 millions de dollars a été négocié

²⁸ Leader politique et président du Ghana, il fut l'un des précurseurs du mouvement panafricaniste.

avec la Banque mondiale) et de construire le projet de pont de Lungi (estimé entre 1 et 2 milliards de dollars). Bio a critiqué le projet de Mamamah pendant la campagne, le qualifiant de faux et promis d'annuler la construction s'il était élu (*The East African* 2018b; *Reuters* 2018; *Awoko Newspaper* 2018a; Quirke 2018; Thomas 2018).

Kabineh Kallon, ministre des Transports et de l'Aviation, a justifié l'annulation en déclarant : « *After serious consideration and due diligence, it is the government's view that it is uneconomical to proceed with the construction of a new airport when the existing one is grossly under-utilized* » (*Reuters* 2018). Un autre responsable du gouvernement, le directeur général de l'Autorité de l'aviation civile de la Sierra Leone, a qualifié le projet de « shame », car il représenterait un fardeau financier et ne respecterait pas certaines des normes de l'Organisation internationale de l'aviation civile (« Mamamah Airport Is a Sham: Director General, SLCAA » 2018).

Malgré l'annulation (et les critiques à la Chine), le gouvernement Bio ne s'est pas éloigné du géant asiatique et le revirement du projet n'a pas compromis les relations sino-sierra-léonaises. Lors d'une visite en Chine en septembre 2018 pour le FOCAC, le président Bio a même proposé que le nouveau pont Lungi soit construit par Power China International Group (*Reuters* 2018; *Awoko Newspaper* 2018b).

3.3 Considérations finales du chapitre

De manière générale, nous observons que les relations sino-tanzaniennes et sino-sierra-léonaises progressent de plus en plus et que les deux projets ont peu d'impact sur la coopération globale avec la Chine. La dynamique politico-électorale et l'identification positive dans les

enquêtes d'Afrobaromètre sur la présence chinoise dans les pays étudiés nous aident à établir les dynamiques internes dans lesquelles les projets naissent et s'interrompent.

Le contexte des deux pays par rapport au démarrage attendu des travaux est similaire. En Sierra Leone, la « pierre fondatrice » symbolique a été posée quelques jours avant le scrutin et en Tanzanie deux mois avant le scrutin – ce qui a placé les projets au cœur du débat électoral. Une autre similitude entre les projets est leur centralité dans les programmes de développement du gouvernement. Ce sont des mégaprojets « présidentiels », avec une forte attractivité politique; d'un côté le nouvel aéroport « état de l'art » qui serait nommé en l'honneur de Koroma et de l'autre le mégaport dans la ville natale du président Kikwete.

Une autre similitude entre les projets est que tous les deux visaient à supplanter les infrastructures existantes (et réformables). Construire à partir de zéro était un choix politique des gouvernements; ceci, associé au contexte domestique, est une source de faiblesse qui vient précisément du facteur « héritage » : ces projets sont plus vulnérables aux changements des politiques internes. Les interruptions, dans ce contexte, interviennent peu après les changements de chef d'État; avec le changement de volonté politique de faire avancer les projets, ainsi que les nouvelles priorités gouvernementales. Ainsi, Mamamah est annulé en 2018 et Bagamoyo entre dans une succession de renégociations, entraînant la suspension du projet après 2016.

Plus largement, les deux travaux se déroulent dans un espace de Coopération Sud-Sud et l'on peut voir l'exercice de l'agentivité africaine dans les deux cas analysés. Les volontés nationales (et politiques) se superposent aux accords signés et l'interruption se produit justement à cause de la structure CSS, qui propose d'être moins asymétrique et qui habilite les agents africains. Dans ces projets, nous observons également que le facteur politique devient plus décisif que le

facteur économique, bien qu'il en soit la justification fréquente. Ainsi, nous vérifions que la dynamique de la politique intérieure a bien une influence sur le maintien ou non de ces accords.

Conclusion

Dans ce travail, nous avons cherché à expliquer pourquoi les pays africains, dans le cadre de l'initiative Belt and Road, décident d'interrompre un projet après avoir signé un accord de coopérations. L'hypothèse de départ était que plus que les justifications économiques, ce sont des changements politiques internes des pays africains qui expliquent l'interruption des accords de coopération signés. L'argumentation développée dans ce travail a exploré l'importance de l'agentivité africaine dans un contexte de coopération Sud-Sud, pour réduire les asymétries dans les négociations. Les cas analysés ont démontré qu'il existe un espace d'expression et d'opportunité pour les acteurs africains et qu'ils ne seront pas « punis » pour avoir clairement imposé leurs choix. De plus, la dynamique des politiques intérieures joue un rôle fondamental dans l'attitude des agents vis-à-vis des accords de coopération, ce qui contribue à leur interruption ou à leur maintien.

Les relations sino-africaines ne sont pas statiques et elles ne sont pas seulement positives ou négatives pour le continent. Nos efforts visaient à comprendre les nuances et comment ces relations ont évolué et ont été adaptées aux nouvelles réalités et aux besoins des pays partenaires. En ce sens, l'adoption rapide de la Belt and Road par les pays africains est un symptôme des lacunes en matière d'infrastructures du continent et devient un moyen de lever des fonds rapidement, grâce à des partenariats moins bureaucratiques. Les pays africains ont également la possibilité de profiter de l'initiative pour faire avancer leurs projets d'infrastructure et de connectivité régionaux et continentaux.

Nous avons utilisé les approches théoriques du constructivisme et de la sociologie historique et des concepts liés à la coopération Sud-Sud pour cette analyse. Nous avons cherché

ainsi à souligner l'importance de la construction sociale des relations sino-africaines. La coopération Sud-Sud entre la Chine et l'Afrique s'est construite au cours de décennies de relations bilatérales et multilatérales. Elle est légitimée précisément par ses racines historiques, par l'identité et la rhétorique du Tiers monde utilisées par la Chine, à la fois dans les principes employés par la politique de coopération internationale, et dans l'utilisation des principaux concepts de solidarité, de respect, d'avantages mutuels et de non-ingérence, qui apparaissent constamment dans les documents officiels tant dans les ministères chinois que dans les forums multilatéraux.

Cependant, il est important de garder à l'esprit que la coopération Sud-Sud n'est pas une garantie de réduire les asymétries et d'offrir toujours des accords de coopération gagnant-gagnant. L'action chinoise en Afrique n'est pas toujours aussi éloignée des relations Nord-Sud. C'est dans ce contexte que s'insère le concept d'agentivité africaine, qui se manifeste dans divers espaces politiques et pas seulement au niveau de l'État. Différents acteurs sont impliqués dans les processus de négociation et de mise en œuvre des projets, de la société civile aux partis politiques. Nous devons reconnaître le rôle des forces nationales pendant toutes les phases d'un grand projet. Ce sont également eux qui devraient être chargés d'atténuer les effets négatifs des asymétries et de veiller à ce que toutes les communautés puissent profiter des avantages des projets. Par ailleurs, ce débat est lié aux relations de la politique intérieure avec les relations extérieures des pays africains et nous montre qu'il y a encore un manque d'articulation entre les agents africains, avec leur propre « politique africaine envers la Chine ».

Le continent africain est diversifié à bien des égards, avec des systèmes politiques et des agendas économiques différents, par exemple. Pour une étude qui cherche à comprendre les nuances de ces relations, il faut reconnaître que chaque pays développe sa relation avec la Chine.

Dans le cas de cette recherche, nous montrons en quoi le contexte des deux pays par rapport au démarrage attendu de l'exécution des travaux est similaire. Ils sont au cœur des programmes de développement de ses gouvernements. Par ailleurs, les deux études de cas réalisées nous ont confortée dans la construction d'une possible typologie pour certains types de projets, à savoir les « mégaprojets présidentiels ». Ces projets, comme le suggèrent nos données, ont un lien fort avec les présidents qui les idéalisent, acquérant un caractère « d'héritage ». Ils sont donc plus susceptibles de changer lorsqu'il y a des changements dans la politique intérieure, principalement causés par les processus électoraux. La différence pour les autres projets semble résider dans l'ambiguïté qui entoure ces projets analysés, car ils sont en partie nécessaires, mais soulèvent des doutes, comme le choix de l'emplacement (Bagamoyo) ou la nécessité d'une seconde infrastructure pour le même objectif, lors de l'analyse les données macroéconomiques et touristiques (Mamamah).

Enfin, les résultats trouvés dans ce travail proposent un agenda de recherche pour l'avenir, de comparer avec les autres mégaprojets d'infrastructure sur le continent africain qui n'ont pas été annulés. Même si notre tentative de généralisation s'avère finalement limitée à ces cas-là, il est possible d'affirmer que les pays africains partagent le besoin de renforcer leur agentivité face aux relations asymétriques et d'apprendre de leurs expériences. La réduction de la vulnérabilité de ces accords aux grands travaux d'infrastructure profite, à terme, à la fois à la Chine et aux pays africains.

Références bibliographiques

Abdenur, Adriana Erthal. 2015. « Organisation and Politics in South–South Cooperation: Brazil’s Technical Cooperation in Africa ». *Global Society* 29 (3): 321-38. <https://doi.org/10.1080/13600826.2015.1033384>.

« About South-South and Triangular Cooperation ». s. d. UNOSSC. Consulté le 28 juillet 2021. <https://www.unsouthsouth.org/about/about-sstc/>.

Acharya, Amitav. 2011. « Norm Subsidiarity and Regional Orders: Sovereignty, Regionalism, and Rule-Making in the Third World ». *International Studies Quarterly* 55 (1): 95-123.

———. 2017. « After Liberal Hegemony: The Advent of a Multiplex World Order ». *Ethics & International Affairs* 31 (3): 271-85. <https://doi.org/10.1017/S089267941700020X>.

———. 2018. *Constructing Global Order: Agency and Change in World Politics*. Cambridge: University Press. <https://doi.org/10.1017/9781316756768>.

Addaney, Michael. 2021. « Cascading climate impacts and Africa’s engagement with China’s Belt and Road Initiative ». Africa Portal. 11 janvier 2021. <https://www.africportal.org/features/cascading-climate-impacts-and-africas-engagement-with-chinas-belt-and-road-initiative/>.

Adler, Emanuel. 1999. « O Construtivismo no estudo das Relações Internacionais ». *Lua Nova: Revista de Cultura e Política*, n° 47: 201-46. <https://doi.org/10.1590/S0102-64451999000200011>.

Africa Confidential. 2016. « Stuck at the airport », 19 février 2016.

———. 2018. « A Bridging loan too far », 9 novembre 2018.

African Development Bank. 2018. *African Economic Outlook 2018*. African Development Bank Group. <https://www.afdb.org/en/documents/document/african-economic-outlook-aoe-2018-99877>.

African Union. s. d. « Our Aspirations for the Africa We Want ». African Union. Consulté le 13 mai 2020. <https://au.int/agenda2063/aspirations>.

Afrobarometer. 2015. « Chinese engagement in Tanzania: Is it considered positive or negative by Tanzanians? Findings from the Afrobarometer Round 6 Survey in Tanzania ». Dar es Salaam: Afrobarometer e Policy Research for Development.

Aiping, Zeng, et Shu Zhan. 2018. « Origin, Achievements, and the Prospects of the Forum on China-Africa Cooperation ». *China International Studies* 72: 88-108.

Al Jazeera. 2015. « Tanzania Ruling Party Candidate Wins Presidential Vote », 29 octobre 2015. <https://www.aljazeera.com/news/2015/10/29/tanzania-ruling-party-candidate-wins-presidential-vote>.

———. 2018. « Opposition Candidate Sworn in as Sierra Leone President », 5 avril 2018, sect. News. <https://www.aljazeera.com/news/2018/4/5/sierra-leone-opposition-leader-wins-presidential-election-runoff>.

Alden, Chris. 2007. *China in Africa*. African Arguments. London; Cape Town: Zed Books; David Philip.

Anshan, Li. 2014. « Origin of the Forum on China–Africa Cooperation ». Dans *China and the international society: adaptation and self-consciousness*, édité par Jinjun Zhao et Zhirui Chen. China foreign affairs review, Vol. 1. Hackensack, NJ: World Century.

Arewa, Olufunmilayo B. 2016. « Constructing Africa: Chinese Investment, Infrastructure Deficits, and Development ». *Cornell International Law Journal* 49 (1): 101-40.

Asante, Richard. 2018. « China and Africa: Model of South-South Cooperation? » *China Quarterly of International Strategic Studies* 04 (02): 259-79. <https://doi.org/10.1142/S2377740018500124>.

Assemblée générale des Nations unies. 1997. « Résolution 51/240, Agenda pour le développement, A/RES/51/240 ». <https://undocs.org/fr/A/RES/51/240>.

Awoko Newspaper. 2013. « Sierra Leone News: New Airport Becomes Reality », 23 septembre 2013, sect. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-new-airport-becomes-reality/>.

———. 2015a. « Sierra Leone News: \$315m Airport Kick-Starts Construction », 3 juillet 2015, sect. Business & Finance. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-315m-airport-kick-starts-construction/>.

———. 2015b. « Sierra Leone News: Pres. XI Tells Ernest, Mamamah Airport Will Be Constructed », 29 septembre 2015, sect. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-pres-xi-tells-ernest-mamamah-airport-will-be-constructed/>.

———. 2016a. « Sierra Leone News: Mamamah Airport Project Kick-Starts Soon », 29 avril 2016, sect. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-mamamah-airport-project-kick-starts-soon/>.

———. 2016b. « Sierra Leone News: Mamamah Airport Construction to Start December », 6 octobre 2016, sect. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-mamamah-airport-construction-to-start-december/>.

———. 2017. « Sierra Leone News: Mamamah Airport Still on Course », 24 février 2017, sect. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-mamamah-airport-still-on-course/>.

———. 2018a. « Sierra Leone News: Mamamah Airport Project Dropped », 29 juin 2018, sect. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-mamamah-airport-project-dropped/>.

———. 2018b. « Sierra Leone News: President Bio Proposes Construction of Lungi Bridge to Chinese Company », 17 septembre 2018, sect. News. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-president-bio-proposes-construction-of-lungi-bridge-to-chinese-company/>.

Ballestrin, Luciana. 2020. « O Sul Global como projeto político ». *Horizontes ao Sul*. 15 juillet 2020. <https://www.horizontesaosul.com/single-post/2020/06/30/o-sul-global-como-projeto-politico>.

Bhattacharya, Abanti. 2016. « Conceptualizing the Silk Road Initiative in China's Periphery Policy ». *East Asia*, 20.

Brautigam, Deborah. 2009. *The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa*. Oxford: Oxford University Press. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/umontreal-ebooks/detail.action?docID=472210>.

Breuer, Julia. 2017. « The Role of Africa in China's Belt & Road Initiative ». Policy Briefing. Stiftung Asienhaus.

Cabestan, Jean-Pierre, et Jean-Raphaël Chaponnière. 2016. « TANZANIA-CHINA ALL-

WEATHER FRIENDSHIP FROM SOCIALISM TO GLOBALIZATION: A CASE OF RELATIVE DECLINE ». Discussion Paper. Centre for Chinese Studies/Stellenbosch University.

Caixeta, Marina Bolfarine. 2014. « Cooperação Sul-Sul como nova tendência da Cooperação internacional: o discurso e a prática da cooperação técnica do Brasil com São Tomé e Príncipe para o combate à tuberculose ». Mémoire, Brasília: Universidade de Brasília.

Callahan, William A. 2016. « China's "Asia Dream": The Belt and Road Initiative and the New Regional Order. » *Asia Journal of Comparative Politics* 1 (3): 226-43. <https://doi.org/10.1177/2057891116647806>.

Campos, Guillermo Santander. 2011. « La Cooperación Sur-Sur: una aproximación introductoria ». Dans *Nuevos donantes y cooperación Sur-Sur: estudios de caso*, édité par Guillermo Santander Campos, 7-18. Madrid: ICEI.

Campos, Rodrigo Pires de, João Brígido Bezerra Lima, et Manuel José Forero Gonzalez. 2012. « Questões conceituais e metodológicas sobre os estudos da cooperação brasileira para o desenvolvimento internacional ». Dans *Boletim de Economia e Política Internacional*, édité par Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 9-19. Brasília: IPEA.

Centre for Chinese Studies. 2006. « China's Interest and Activity in Africa's Construction and Infrastructure Sectors ». Stellenbosch University.

Cham, Kemo. 2015. « Sierra Leone president cancels China-Africa summit trip for census ». Politico SL. 2 décembre 2015. <https://politicosl.com/articles/sierra-leone-president-cancels-china-africa-summit-trip-census>.

Chantal, Roromme. 2020. *Comment la Chine conquiert le monde: le rôle du pouvoir symbolique*. Confluences asiatiques. Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.

Chen, Yunnan. 2018. « Silk Road to the Sahel: African ambitions in China's Belt and Road Initiative ». Policy Brief 23. Washington, D.C.: SAIS-CARI.

Cheru, Fantu, et Cyril Obi. 2010a. « Introduction – Africa in the twenty-first century: strategic and development challenges ». Dans *The rise of China and India in Africa: challenges, opportunities and critical interventions*, édité par Fantu Cheru et Cyril Obi, 1-9. Africa now. London: Zed Books.

———. 2010b. *The rise of China and India in Africa: challenges, opportunities and critical interventions*. Africa now. London: Zed Books. <http://www.dawsonera.com/depp/reader/protected/external/AbstractView/S9781848134393>.

China Africa Research Initiative et Boston University Global Development Policy Center. 2021. « Chinese Loans to Africa Database, Version 2.0. » <https://chinaafricaloandata.bu.edu/>.

Cocorioko. 2018. « President Koroma Commissions Mamamah Airport Project », 3 mars 2018, sect. Action news. <https://cocorioko.net/president-koroma-commissions-mamamah-airport-project/>.

Daily News Reporter. 2015. « Bagamoyo Port construction begins ». *Embassy of the People's Republic of China in the United Republic of Tanzania*, 16 octobre 2015. <http://tz.china-embassy.org/eng/ddbd/t1306680.htm>.

Datzberger, Simone. 2013. « China's Silent Storm in Sierra Leone ». Policy Briefing 71. Global Powers and Africa Programme. SAIIA.

Devin, Guillaume. 2018. *Sociologie des relations internationales*. Repères. Paris: La Découverte. <https://www.cairn.info/sociologie-des-relations-internationales--9782707199560.htm>.

Doria, Alejandra. 2011. « El diálogo Sur-Sur desde una perspectiva transnational ». Dans *África y la cooperación con el Sur desde el Sur*, édité par Mbuyi Kabunda, 257-96. Madrid: Catarata.

Ehizuelen, Michael Mitchell Omoruyi. 2017. « More African countries on the route: the positive and negative impacts of the Belt and Road Initiative ». *Transnational Corporations Review* 9 (4): 341-59. <https://doi.org/10.1080/19186444.2017.1401260>.

Ehizuelen, Michael Mitchell Omoruyi, et Hodan Osman Abdi. 2018. « Sustaining China-Africa Relations: Slotting Africa into China's One Belt, One Road Initiative Makes Economic Sense ». *Asian Journal of Comparative Politics* 3 (4): 285-310. <https://doi.org/10.1177/2057891117727901>.

European Union Election Observation Mission. 2018. « Republic of Sierra Leone - Presidential, Parliamentary and Local Council Elections 2018 ». Final Report. Sierra Leone.

Forum on China-Africa Cooperation. 2015a. « Declaration of the Johannesburg Summit of the Forum on China-Africa Cooperation ». 2015.

https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1593683.shtml.

———. 2015b. « The Forum on China-Africa Cooperation Johannesburg Action Plan (2016-2018) ». 2015. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1593683.shtml.

———. 2018a. « Beijing Declaration - Toward an Even Stronger China-Africa Community with a Shared Future ». 2018. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1593683.shtml.

———. 2018b. « Forum on China-Africa Cooperation Beijing Action Plan (2019-2021) ». 2018. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1593683.shtml.

Fowdy, Tom. 2020. « China-Africa COVID-19 summit to strengthen ties between countries ». Forum on China-Africa Cooperation. 2020. <http://www.focac.org/eng/zftjkytbfh/t1789745.htm>.

Freedom House. 2020a. « Sierra Leone: Freedom in the World 2020 Country Report ». Freedom House. 2020. <https://freedomhouse.org/country/sierra-leone/freedom-world/2020>.

———. 2020b. « Tanzania: Freedom in the World 2020 Country Report ». Freedom House. 2020. <https://freedomhouse.org/country/tanzania/freedom-world/2020>.

Gadzala, Aleksandra W. 2015. « Introduction ». Dans *Africa and China: how Africans and their governments are shaping relations with China*, édité par Aleksandra W. Gadzala, xv-xxix. Lanham: Rowman & Littlefield.

Gelpern, Anna, Sebastian Horn, Scott Morris, Brad Parks, et Christoph Trebesch. 2021. « How China Lends: A Rare Look into 100 Debt Contracts with Foreign Governments ». Peterson Institute for International Economics, Kiel Institute for the World Economy, Center for Global Development, and AidData at William & Mary.

Global Construction Review. 2015. « “Industrial revolution” hailed as work starts on Tanzania’s \$11bn megaport », 19 octobre 2015. <http://www.globalconstructionreview.com/news/industrial-revolution-hailed-work-starts-tanz/>.

———. 2016a. « Confusion over East Africa’s China-backed mega port scheme, Bagamoyo », 15 janvier 2016. <http://www.globalconstructionreview.com/news/confusion-over-east-africas-china-backed-mega-port/>.

———. 2016b. « Work on Sierra Leone’s Mamamah airport “to begin in December” », 12 octobre

2016. <http://www.globalconstructionreview.com/news/work-sierra-leones-mama7mah-airp7ort-be7gin/>.

———. 2019. « Tanzania and China “ready to engage” on restarting \$10bn Bagamoyo super port project », 15 juillet 2019, sect. News. <http://www.globalconstructionreview.com/news/tanzania-and-china-ready-engage-restarting-10bn-ba/>.

Gray, Kevin, et Barry K. Gills. 2016. « South–South cooperation and the rise of the Global South ». *Third World Quarterly* 37 (4): 557-74. <https://doi.org/10.1080/01436597.2015.1128817>.

Guzzini, Stefano. 2013. « Uma reconstrução do Construtivismo nas Relações Internacionais ». Traduit par João Nackle Urt. *Monções: Revista de Relações Internacionais da UFGD* 2 (3): 376-429.

Haifang, Liu. 2010. *China's development cooperation with Africa: historical and cultural perspectives*. Édité par Fantu Cheru et Cyril Obi. Africa now. London: Zed Books. <http://www.dawsonera.com/depp/reader/protected/external/AbstractView/S9781848134393>.

Honan, Edith, et Fumbuka Ng'wanakilala. 2015. « Transport: Tanzania Plans \$11 Bn Port Project ». *The Africa Report*. 16 mars 2015. <https://www.theafricareport.com/3231/transport-tanzania-plans-11-bn-port-project/>.

Hönke, Jana. 2018. « Beyond the gatekeeper state: African infrastructure hubs as sites of experimentation ». *Third World Thematics: A TWQ Journal* 3 (3): 347-63. <https://doi.org/10.1080/23802014.2018.1456954>.

Hönke, Jana, et Ivan Cuesta-Fernandez. 2018. « Mobilising security and logistics through an African port: A controversies approach to infrastructure ». *Mobilities* 13 (2): 246-60. <https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1417774>.

Hurley, John, Scott Morris, et Gailyn Portelance. 2018. « Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective ». CGD Policy Paper 121. Washington, DC: Center for Global Development. <https://www.cgdev.org/publication/examining-debt-implications-belt-and-roadinitiative-policy-perspective>.

IISD's SDG Knowledge Hub. 2019. « Second Belt and Road Forum Results in Over 283 Deliverables ». 2019. <https://sdg.iisd.org/443/news/second-belt-and-road-forum-results-in-over->

283-deliverables/.

Information Office of the State Council The People's Republic of China. 2011. « China's Foreign Aid (2011) ».

———. 2013. « China-Africa Economic and Trade Cooperation (2013) ».

ITASCAP et Afrobarometer. 2015. « Afrobarometer Round 6 Summary of Results for Sierra Leone, 2015 ». Summary of Results. Sierra Leone: Afrobarometer.

Jalloh, Alpha Mohamed. 2021. « A friend indeed for Sierra Leone ». *China Daily*, 23 juin 2021. <https://global.chinadaily.com.cn/a/202106/23/WS60d26b91a31024ad0bacac67.html>.

Jisi, Wang. 2011. « China's Search for a Grand Strategy - A Rising Great Power Finds Its Way ». *Foreign Affairs* 90 (2): 68-79.

Johnston, Lauren A. 2016. « Africa, and China's One Belt, One Road Initiative: Why Now and What Next? » *Bridges Africa* 5 (juillet). <http://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/africa-and-china%E2%80%99s-one-belt-one-road-initiative-why-now-and-what>.

Juma, Calestous. 2015. « Afro-Chinese Cooperation: The Evolution of Diplomatic Agency ». Dans *Africa and China: how Africans and their governments are shaping relations with China*, édité par Aleksandra W. Gadzala, 171-90. Lanham: Rowman & Littlefield.

Jung, Hoyoon. 2019. « The Evolution of Social Constructivism in Political Science: Past to Present ». *SAGE Open* 9 (1): 2158244019832703. <https://doi.org/10.1177/2158244019832703>.

Kalil, Mariana. 2020. « The Global South Is in Exile ». *E-International Relations* (blog). 17 mai 2020. <https://www.e-ir.info/2020/05/17/the-global-south-is-in-exile/>.

Keet, Dot. 2010. « South–South strategic bases for Africa to engage China ». Dans *The rise of China and India in Africa: challenges, opportunities and critical interventions*, édité par Fantu Cheru et Cyril Obi, 21-33. Africa now. London: Zed Books. <http://www.dawsonera.com/depp/reader/protected/external/AbstractView/S9781848134393>.

Keohane, Robert O. 1984. *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton; New Jersey: Princeton University Press. <https://www.jstor.org/stable/j.ctt7sq9s>.

Kim, Yejoo, et Nuša Tukić. 2018. « Tanzanian infrastructure development and the role of China: the case of Bagamoyo Port ». Policy Briefing. South Africa: Centre for Chinese Studies/Stellenbosch University.

King, Kenneth. 2020. « China–Africa Education Cooperation: From FOCAC to Belt and Road ». *ECNU Review of Education* 3 (2): 221-34. <https://doi.org/10.1177/2096531119889874>.

Koroma, Nancy. 2012. « US\$ 190M for Freetown International Airport Project ». *Awoko Newspaper*, 14 décembre 2012, sect. News. <https://awokonewspaper.sl/us-190m-for-freetown-international-airport-project/>.

Kragelund, Peter. 2019. *South-South Development*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315164731>.

Krukowska, Monika. 2016. « China and Africa. Cooperation Outlook after the 6th FOCAC Summit in Johannesburg, South Africa ». *Journal of Modern Science* 3 (30): 157-80.

Lake, David A. 2013. « Theory Is Dead, Long Live Theory: The End of the Great Debates and the Rise of Eclecticism in International Relations ». *European Journal of International Relations* 19 (3): 567-87. <https://doi.org/10.1177/1354066113494330>.

Lamin, Tamba. 2016. « President Koroma Confirms Commitment to Mamamah Airport Project ». *Sierra Express Media*, 13 juin 2016. <https://sierraexpressmedia.com/?p=78655>.

Lampert, Ben, et Giles Mohan. 2015. « Making Space for African Agency in China-Africa Engagements: Ghanaian and Nigerian Patrons Shaping Chinese Enterprise ». Dans *Africa and China: how Africans and their governments are shaping relations with China*, édité par Aleksandra W. Gadzala, 109-26. Lanham: Rowman & Littlefield.

Lawson, George. 2006. « La imaginación sociológica desde la perspectiva histórica ». *Revista Académica de Relaciones Internacionales*, n° 5: 1-33.

Leite, Iara Costa. 2010. « Cooperação Sul-Sul: um ensaio conceitual ». *Revista Mundorama*, 25 juillet 2010. <https://web.archive.org/web/20100725115314/http://mundorama.net/2010/06/15/cooperacao-sul-sul-um-ensaio-conceitual-por-iara-costa-leite>.

Lisinge, Robert Tama. 2020. « The Belt and Road Initiative and Africa's regional infrastructure development: implications and lessons ». *Transnational Corporations Review* 12 (4): 425-38. <https://doi.org/10.1080/19186444.2020.1795527>.

Liu, Hongsong, Yue Xu, et Xinzhu Fan. 2020. « Development Finance with Chinese Characteristics: Financing the Belt and Road Initiative ». *Revista Brasileira de Política Internacional* 63 (2): 1-15. <https://doi.org/10.1590/0034-7329202000208>.

Liu, Weidong, et Michael Dunford. 2016. « Inclusive globalization: unpacking China's Belt and Road Initiative ». *Area Development and Policy* 1 (3): 323-40. <https://doi.org/10.1080/23792949.2016.1232598>.

Lu, Saite. 2020. « China's Infrastructure Investment in Africa - A Case of Sierra Leone ». *A-id Agenda for International Development* (blog). 25 septembre 2020. <https://www.a-id.org/2020/09/25/chinas-infrastructure-investment-in-africa-a-case-of-sierra-leone/>.

Machira, Polycarp. 2018. « Chinese Firm States New 'Willingness' to Invest Bagamoyo Port Project ». *The Guardian*, 17 septembre 2018, sect. News. <https://www.ippmedia.com/en/news/chinese-firm-states-new-%E2%80%98willingness%E2%80%99-invest-bagamoyo-port-project>.

Makundi, Hezron, Huib Huyse, et Patrick Develtere. 2017. « Negotiating the technological capacity in Chinese engagements: Is the Tanzanian government in the driving seat? » *South African Journal of International Affairs* 24 (3): 331-53. <https://doi.org/10.1080/10220461.2017.1391116>.

« Mamamah Airport Is a Sham: Director General, SLCAA ». 2018. SLCAA. 12 octobre 2018. <https://www.slcaa.gov.sl/blog/2018/10/12/mamamah-airport-is-a-sham-director-general-slcaa/>.

Martinico, Giuseppe. 2020. « Comparative Law Reflections on the Use of Soft Law in the Belt and Road Initiative ». Dans *A Legal Analysis of the Belt and Road Initiative: Towards a New Silk Road?*, édité par Giuseppe Martinico et Xueyan Wu, 131-44. Cham: Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-46000-6_7.

Mbago, Getrude. 2018. « Construction of Bagamoyo Port to Commence in June ». *The Guardian*, 24 avril 2018, sect. News. <https://www.ippmedia.com/en/news/construction-bagamoyo-port-commence-june>.

Mearsheimer, John J. 2019. « Bound to Fail: The Rise and Fall of the Liberal International Order ». *International Security* 43 (4): 7-50. https://doi.org/10.1162/isec_a_00342.

Mello e Souza, André de. 2012. « A Cooperação para o Desenvolvimento Sul-Sul: os casos do Brasil, da Índia e da China ». *Boletim de Economia e Política Internacional*, nº 9 (mars): 89-99.

———. 2014a. « A Cooperação Internacional para o Desenvolvimento da Índia e da China ». Dans *Repensando a cooperação internacional para o desenvolvimento*, édité par André de Mello e Souza, 251-77. Brasília: IPEA.

———. 2014b. « Repensando a Cooperação Internacional para o Desenvolvimento ». Dans *Repensando a cooperação internacional para o desenvolvimento*, édité par André de Mello e Souza, 11-32. Brasília: IPEA.

Milani, Carlos R. S. 2014a. « Evolução histórica da Cooperação Norte-Sul ». Dans *Repensando a cooperação internacional para o desenvolvimento*, édité par André de Mello e Souza, 33-56. Brasília: IPEA.

———. 2014b. « Instituições Bilaterias dos países do comitê de assistência ao desenvolvimento ». Dans *Repensando a cooperação internacional para o desenvolvimento*, édité par André de Mello e Souza, 113-40. Brasília: IPEA.

Milner, Helen V. 1997. *Interests, Institutions, and Information: Domestic Politics and International Relations*. Princeton: Princeton University Press.

Ministry of Finance and Planning. 2016. « National Five Year Development Plan 2016/17 - 2020/21 ». United Republic of Tanzania.

———. 2018. « Implementation Strategy for the National Five - Year Development Plan 2016/17 – 2020/21. Volume 1 The Action Plan ». United Republic of Tanzania.

Ministry of Industry and Trade. 2011. « Integrated Industrial Development Strategy 2025 ». United Republic of Tanzania.

Ministry of Transport and Aviation. 2016. « Freetown International Airport Project - Mamamah ». Ministry of Transport and Aviation. 2016. <http://mta.gov.sl/freetown-international-airport-project-mamamah>.

Muhr, Thomas. 2016. « Beyond ‘BRICS’: ten theses on South–South cooperation in the twenty-first century ». *Third World Quarterly* 37 (4): 630-48. <https://doi.org/10.1080/01436597.2015.1108161>.

Mwangasha, Jane. 2019. « Why Magufuli Scrapped Bagamoyo Port Deal with Chinese Investor ». *Construction Kenya*. 15 juin 2019. <https://www.constructionkenya.com/3128/bagamoyo-port-construction/>.

Nantulya, Paul. 2019. « Implications for Africa from China’s One Belt One Road Strategy ». *Africa Center for Strategic Studies* (blog). 22 mars 2019. <https://africacenter.org/spotlight/implications-for-africa-china-one-belt-one-road-strategy/>.

———. 2021. « Reshaping African Agency in China-Africa Relations ». *Africa Center for Strategic Studies* (blog). 2021. <https://africacenter.org/spotlight/reshaping-african-agency-china-africa-relations/>.

National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, et Ministry of Commerce of the People’s Republic of China. 2015. « Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road ». https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/201503/t20150330_1193900.html.

Ndzendze, Bhaso, et David Monyae. 2019. « China’s belt and road initiative: linkages with the African Union’s Agenda 2063 in historical perspective ». *Transnational Corporations Review* 11 (1): 38-49. <https://doi.org/10.1080/19186444.2019.1578160>.

Network of Southern Think-Tanks et Research and Informations System for Developing Countries. 2019. *South-South Cooperation: a theoretical and institutional framework*. New York: United Nations Office for South-South Cooperation and United Nations Development Programme.

Ng’wanakilala, Fumbuka. 2014. « Tanzania says construction of China-funded port to start in 2015 ». *The Africa Report*, 27 octobre 2014. <https://www.theafricareport.com/3822/tanzania-says-construction-of-china-funded-port-to-start-in-2015/>.

Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative. 2019. « The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects ». Belt and Road Portal. 22 avril 2019. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86739.htm>.

Paoliello, Tomaz Oliveira, et Manoela Salem Miklos. 2013. « O encontro entre a Sociologia Histórica e as Relações Internacionais: a possibilidade de conjugar perspectivas críticas e clássicas ». Présenté à 4^o Encontro Nacional da Associação Brasileira de Relações Internacionais, Belo Horizonte.

Pautasso, Diego. 2016. « O papel da África na Nova Rota da Seda Marítima ». *Revista Brasileira de Estudos Africanos* 1 (2). <https://doi.org/10.22456/2448-3923.67028>.

———. 2019. « A Nova Rota da Seda e seus desafios securitários: os Estados Unidos e a contenção do eixo Sino-Russo ». *Estudos Internacionais: revista de relações internacionais da PUC Minas* 7 (2): 85-100. <https://doi.org/10.5752/P.2317-773X.2019v7.n2.p85-100>.

People's Daily Online. 2018. « FOCAC brings bright future for China and Africa: President of Sierra Leone », 3 septembre 2018. <http://en.people.cn/n3/2018/0903/c90000-9496973.html>.

People's Republic of China. Ministry of Finance. 2017. « Guiding Principles on Financing the Development of the Belt and Road ». Belt and Road Portal. 2017. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/13757.htm>.

People's Republic of China. Ministry of Foreign Affairs. 2006. « China's African Policy ».

Pereira, Analúcia Danilevicz, et Klei Medeiros. 2015. « O prelúdio da Cooperação Sul-Sul: da Conferência de Bandung à Conferência de Buenos Aires (1955-1978) ». *Anais do I Seminário Internacional de Ciência Política*, septembre. <https://www.ufrgs.br/sicp/wp-content/uploads/2015/09/PEREIRA-MEDEIROS-2015-O-Prel%C3%BAdio-Da-Coopera%C3%A7%C3%A3o-Sul-Sul.pdf>.

Pino, Bruno Ayllón. 2014. « Evolução Histórica da Cooperação Sul-Sul (CSS) ». Dans *Repensando a cooperação internacional para o desenvolvimento*, édité par André de Mello e Souza, 57-88. Brasília: IPEA.

Price, Richard, et Christian Reus-Smit. 1998. « Dangerous Liaisons?: Critical International Theory and Constructivism ». *European Journal of International Relations* 4 (3): 259-94. <https://doi.org/10.1177/1354066198004003001>.

Putnam, Robert D. 1988. « Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games ». *International Organization* 42 (3): 427-60. <https://doi.org/10.1017/S0020818300027697>.

Quirke, Joe. 2018. « Sierra Leone cancels China-backed international airport ». *Global Construction Review*, 11 octobre 2018, sect. News. <http://www.globalconstructionreview.com/news/sierra-leones-cancels-china-backed-international-a/>.

Reuters. 2018. « Sierra Leone Axes Plan to Build Chinese-Funded Airport », 11 octobre 2018, sect. Industry, Materials and Utilities. <https://www.reuters.com/article/leone-airport-china-idUSL8N1WR5SW>.

———. 2019. « Tanzania’s China-Backed \$10 Bln Port Plan Stalls over Terms -Official », 23 mai 2019, sect. Investing News. <https://www.reuters.com/article/ozabs-uk-tanzania-port-idAFKCN1ST0PE-OZABS>.

Rolland, Nadège. 2019. « Beijing’s Response to the Belt and Road Initiative’s “Pushback”: A Story of Assessment and Adaptation ». *Asian Affairs* 50 (2): 216-35. <https://doi.org/10.1080/03068374.2019.1602385>.

Ruffa, Chiara. 2020. « Case Study Methods: Case Selection and Case Analysis ». Dans *The SAGE Handbook of Research Methods in Political Science and International Relations*, édité par Luigi Curini et Robert Franzese, 1133-47. London, UNITED KINGDOM: SAGE Publications. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/umontreal-ebooks/detail.action?docID=6178698>.

Sesay, John Baimba. 2016. « Sierra Leone News: President Ernest Koroma Opens Up On China, Speaks On Outcome of His Visit ». *Awoko Newspaper*, 9 décembre 2016, sect. Features. <https://awokonewspaper.sl/sierra-leone-news-president-ernest-koroma-opens-up-on-china-speaks-on-outcome-of-his-visit/>.

———. 2018. « FOCAC: Sierra Leone and China, how far gone? » The 2018 Beijing Summit of the Forum on China-Africa Cooperation. 1 septembre 2018. https://www.fmprc.gov.cn/zfltfh2018/eng/zpfh_1/t1590366.htm.

Shaw, Andrew, Francois Botes, et Stacey Buck. 2018. « Strengthening Africa’s gateways to trade ». An analysis of port development in sub-Saharan Africa. PwC.

Staden, Cobus van, Chris Alden, et Yu-Shan Wu. 2018. « In the Driver’s Seat? African Agency and Chinese Power at FOCAC, the AU and the BRI ». SAIIA OCCASIONAL PAPER 286. South

African Institute of International Affairs (SAIIA).

<https://www.africportal.org/publications/drivers-seat-african-agency-and-chinese-power-focac-au-and-bri/>.

Taylor, Ian. 2006. *China and Africa: Engagement and Compromise*. Routledge Contemporary China Series 14. Milton Park, Abingdon, Oxon; New York: Routledge. <https://www.taylorfrancis.com/books/9781134152780>.

———. 2009. *China's New Role in Africa*. Boulder: Lynne Rienner.

———. 2015. « The Good, the Bad, and the Ugly: Agency-as-Corruption and the Sino-Nigerian Relationship ». Dans *Africa and China: how Africans and their governments are shaping relations with China*, édité par Aleksandra W. Gadzala, 27-44. Lanham: Rowman & Littlefield.

The Citizen. 2015a. « Sh1 Trillion Plan for Dar Port Upgrade », 15 avril 2015. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/sh1-trillion-plan-for-dar-port-upgrade-2524728>.

———. 2015b. « \$10-Billion Economic Project to Start: PMO », 14 octobre 2015. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/business/-10-billion-economic-project-to-start-pmo-2535296>.

———. 2016a. « Govt Halts Building of Bagamoyo Port », 8 janvier 2016. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/govt-halts-building-of-bagamoyo-port-2543780>.

———. 2016b. « Fate of Bagamoyo Port Clarified », 9 janvier 2016. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/fate-of-bagamoyo-port-clarified-2543850>.

———. 2017a. « Bagamoyo Port Project Now Revived », 24 novembre 2017, sect. News. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/bagamoyo-port-project-now-revived-2614320>.

———. 2017b. « Govt Gives the Green Light for Bagamoyo Port Project », 1 décembre 2017, sect. News. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/govt-gives-the-green-light-for-bagamoyo-port-project-2615130>.

———. 2019a. « Ndugai Asks Govt to Explain Lack of Progress on Bagamoyo Port Project », 13 mai 2019, sect. News. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/ndugai-asks-govt-to-explain-lack-of-progress-on-bagamoyo-port-project--2681048>.

———. 2019b. « Talks on Proposed Bagamoyo Port ‘Still Going On’ », 14 mai 2019, sect. News. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/-talks-on-proposed-bagamoyo-port-still-going-on--2681072>.

———. 2019c. « Chinese Investor in Bagamoyo Port Dismisses TPA Boss over Contract Ultimatum », 28 octobre 2019, sect. News. <https://www.thecitizen.co.tz/tanzania/news/business/chinese-investor-in-bagamoyo-port-dismisses-tpa-boss-over-contract-ultimatum-2695518>.

The East African. 2013. « Tanzania Lures Investors with 10-Year Tax Breaks, Sets aside Land for Cities », 23 novembre 2013. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/news/east-africa/tanzania-lures-investors-with-10-year-tax-breaks-sets-aside-land-for-cities-1320906>.

———. 2015a. « Young Turks Take on the Old Guard in Tanzania », 10 janvier 2015. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/news/east-africa/young-turks-take-on-the-old-guard-in-tanzania--1331432>.

———. 2015b. « Tanzania’s \$10 Billion Port Project Threatens Mombasa Hub Status », 20 octobre 2015. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/news/east-africa/tanzania-s-10-billion-port-project-threatens-mombasa-hub-status--1341818>.

———. 2016. « Tanzania Suspends Construction of \$10bn Bagamoyo Port », 8 janvier 2016. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/news/east-africa/tanzania-suspends-construction-of-10bn-bagamoyo-port-1344854>.

———. 2018a. « Sierra Leone Launches \$318m Chinese-Funded Airport », 7 mars 2018. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/rest-of-africa/sierra-leone-launches-318m-chinese-funded-airport--1385456>.

———. 2018b. « Sierra Leone Scraps Controversial Chinese Airport Deal », 10 octobre 2018, sect. Rest of Africa. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/news/rest-of-africa/sierra-leone-scraps-controversial-chinese-airport-deal-1404158>.

———. 2019. « Chinese Firm Dismisses Dar Claims on Stalled \$10b Port as Not True », 4 novembre 2019, sect. Business. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/chinese-firm-dismisses-dar-claims-on-stalled-10b-port-as-not-true-1430434>.

The Government of Sierra Leone. 2013. « Agenda for Prosperity: Road to Middle Income Status. Sierra Leone's Third Generation Poverty Reduction Strategy Paper (2013 – 2018) ».

The World Bank. 2018. « Port Development and Competition in East and Southern Africa: Prospects and Challenges ». Washington, DC: World Bank.

Thomas, Abdul Rashid. 2017. « Sierra Leone Mamamah Airport – President Koroma's Secret Talks with His Chinese Counterparts ». *Sierra Leone Telegraph*, 17 avril 2017, sect. Economy and Business. <https://www.thesierraleonetelegraph.com/sierra-leone-mamamah-airport-president-koromas-secret-talks-with-his-chinese-counterparts/>.

———. 2018. « Sierra Leone's Vanity International Airport Construction Project Is Dead ». *Sierra Leone Telegraph*, 9 octobre 2018, sect. Economy and Business. <https://www.thesierraleonetelegraph.com/sierra-leones-vanity-international-airport-construction-project-is-dead/>.

Tolossa, Natalia Valeria. 2004. « A política europeia de segurança e defesa e a formação de uma identidade coletiva: O caso do Reino Unido no governo de Tony Blair ». Mémoire, Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

UN High Level Committee on South-South Cooperation. 2016. « Framework of operational guidelines on United Nations support to South-South and triangular cooperation, Note by the Secretary-General, SSC/19/3 ». <https://drive.google.com/file/d/0B-buqyoV0jpSUC1PZ25xekFQaVk/view>.

United Nations. 2019. « Report of the second High-level United Nations Conference on South-South Cooperation, A/CONF.235/6 ». Buenos Aires. <https://www.unsouthsouth.org/wp-content/uploads/2019/07/N1920949.pdf>.

Vieira, Victor Carneiro Corrêa. 2019. « From Third World Theory to Belt and Road Initiative: International Aid as a Chinese Foreign Policy Tool ». *Contexto Internacional* 41 (3): 529-51. <https://doi.org/10.1590/s0102-8529.2019410300003>.

Visentini, Paulo Fagundes. 2011. « A novíssima China e o Sistema Internacional ». *Revista de Sociologia e Política* 19: 131-41. <https://doi.org/10.1590/S0104-44782011000400009>.

———. 2013. « As independências, o neocolonialismo e a Guerra Fria ». Dans *História da África*

e dos Africanos, édité par Paulo Fagundes Visentini, Luiz Dario Teixeira Ribeiro, et Analúcia Danilevicz Pereira, 76-110. Petrópolis: Vozes.

———. 2014. « A África e as Potências Emergentes: o sul e a cooperação profana ». *AUSTRAL: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais* 3 (5). <https://doi.org/10.22456/2238-6912.45812>.

———. 2015. « Editorial: Terceiro Mundo ou Sul Global? » *Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais* 4 (8): 7-8.

———. 2019. « Eixos de poder mundial no século XXI: uma proposta analítica ». *Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais* 8 (15): 9-25.

Wang, Heng. 2021. « The Belt and Road Initiative Agreements: Characteristics, Rationale, and Challenges ». *World Trade Review* 20 (3): 282-305. <https://doi.org/10.1017/S1474745620000452>.

Wang, Sadiq Cheng (@SadiqChengWang). 2020. « “This Sounds Very Ridiculous”, This Is One Conclusion in the Article & Also a Perfect Comment on Itself. As the Officer in Charge of East African Affairs 2013-2017 at MOFCOM, I’d like to Share My Knowledge about This Case: (1/11) ». Tweet. *Twitter* (blog). 23 avril 2020. <https://twitter.com/SadiqChengWang/status/1253204916874682370>.

Wang, Yiwei, et Xuejun Liu. 2019. « Is the Belt and Road Initiative a Chinese Geo-Political Strategy? » *Asian Affairs* 50 (2): 260-67. <https://doi.org/10.1080/03068374.2019.1602388>.

Wendt, Alexander. 1992. « Anarchy is what States Make of it: The Social Construction of Power Politics ». *International Organization* 46 (2): 391-425.

———. 1999. *Social Theory of International Politics*. Cambridge Studies in International Relations 67. Cambridge, UK; New York: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511612183>.

« Xi Jinping Holds Talks with President Ernest Bai Koroma of Sierra Leone Both Heads of State Jointly Decide to Establish China-Sierra Leone Comprehensive Strategic Cooperative Partnership ». 2016. Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. 1 décembre 2016. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1421324.shtml.

Xinhua. 2018. « Xi meets Tanzanian prime minister - Xinhua », 6 septembre 2018.
http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/06/c_137450190.htm.

Yin, Robert K. 1994. *Case Study Research: Design and Methods*. 2nd ed. Vol. 5. Applied Social Research Methods Series. Thousand Oaks, CA: Sage.

Annexes

Chronologie de la Coopération Sud-Sud

1955	Conférence de Bandung et la proclamation des principes généraux de la CSS.
1961	Fondation du MNAL à la Conférence de Belgrade.
1964	Dans le cadre de l'ONU, la CNUCED et le G-77 sont créés.
1966	Dans la Conférence de La Havane l'Ospaal est constituée.
1974	Création du Groupe spécial de la coopération technique entre pays en développement, lié au PNUD.
1978	Conférence sur la coopération technique entre pays en développement et l'adoption du Paba (Buenos Aires).
1981	Conférence de haut niveau sur la coopération économique entre pays en développement et adoption du Plan d'action de Caracas.
1986	Réunion de haut niveau sur la coopération économique entre pays en développement au Caire.
1995	Lancement du document de l'ONU intitulé Nouvelles orientations pour la CTPD.
1997	Réalisation de la Conférence Sud-Sud sur le commerce, l'investissement, les finances et l'industrialisation et adoption du Plan d'action de São José.
2000	Sommet du Sud de La Havane.
2001	X Réunion du Comité intergouvernemental de coopération entre pays en développement à Téhéran, dans le cadre du G-77.
2002	Conférence sur le Financement du développement à Monterrey. La Coopération Sud-Sud et la Coopération triangulaire sont identifiées comme pertinentes pour accroître l'efficacité de l'aide.

2003	<p>Changement de dénomination de l'Unité spéciale du CTPD du PNUD à Unité spéciale pour la coopération Sud-Sud et proclamation par l'Assemblée générale des Nations Unies de la Journée de coopération Sud-Sud pour le 25e anniversaire de la Conférence de Buenos Aires.</p> <p>58e session de l'Assemblée générale au cours de laquelle il est décidé à remplacer le terme CTPD par CSS dans l'ensemble du système des Nations Unies.</p> <p>I Sommet du Sud à Marrakesh, commémorant le 25e anniversaire du Paba.</p>
2004	<p>1re célébration de la Journée spéciale des Nations Unies pour la CSS le 19 décembre.</p>
2005	<p>II Sommet du Sud au Qatar, dans lequel un plan d'action visant à placer la CSS en détache dans le programme de développement mondial est approuvé.</p>
2008	<p>Coup de pouce du Conseil économique et social (ECOSOC) à CSS. Création du Forum de coopération pour le développement (FCD). Un groupe de travail est mis en place dans le cadre de ce forum sur la CSS.</p> <p>III Forum de haut niveau sur l'efficacité de l'aide, au Ghana. Le Programme d'action d'Accra reconnaît, au point 19, les contributions de la CSS et réaffirme la complémentarité de la Coopération Nord-Sud avec la CSS.</p>
2009	<p>L'équipe spéciale de la CSS, liée au Groupe de travail sur l'efficacité de l'aide (WP-EFF), est créée au sein du Comité d'aide au développement (CAD) de l'OCDE. Le Sommet des Nations Unies à Nairobi se tient, commémorant le 30e anniversaire du Paba, du 1er au 3 décembre.</p>
2010	<p>Le Groupe des Vingt (G-20) reconnaît dans la déclaration finale de Séoul le rôle de la CSS et de la coopération triangulaire dans la création de synergies afin d'obtenir un impact maximal sur le développement.</p>
2011	<p>Le IVe Forum de haut niveau sur l'efficacité de l'aide à Busan, en Corée du Sud, reconnaît les différences entre la CSS et le caractère volontaire des principes d'efficacité pour les « donateurs émergents ». L'équipe de travail de la CSS a présenté des preuves de bonnes pratiques et des études de cas de cette coopération et coopération triangulaires.</p>

Source : adapté de Pino (2014, 68)