

REVUE HYBRIDES (RALSH)  
e-ISSN2959-8079/ISSN-L 29598060  
Licence CC-BY  
Vol. 1, Num.1, Septembre 2023

**“LA CEINTURE ET LA ROUTE” : ENJEUX CHINOIS, OPPORTUNITÉS ET DÉFIS  
POUR L’AFRIQUE FRANCOPHONE D’UN PROJET STRATÉGIQUE**

*Belt and road initiative: Chinese stakes, opportunities and challenges of a strategical  
project for French Africa*

**FABRICE ONANA NTSA**

Université de Yaoundé I, Cameroun

Email : [onanafabrice38@yahoo.fr](mailto:onanafabrice38@yahoo.fr)

**RÉSUMÉ**

Le 7 septembre 2013, Xi Jinping prononce un important discours à l’université de Nazarbayev au Kazakhstan, intitulé “ Promotion de l’amitié entre les peuples pour un avenir meilleur”. Dans ce discours, le président de la République Populaire de Chine (RPC) propose à l’humanité l’idée d’une ceinture économique de la route de la soie. Il s’agit du projet phare actuel de la Chine et l’une des priorités de la diplomatie chinoise sous la présidence de Xi Jinping. Il a connu plusieurs dénominations mais celle retenue depuis 2017 est “l’Initiative la Ceinture et la Route” (*Belt and Road Initiative* en anglais). Ce projet gigantesque comprend deux volets, à savoir la ceinture économique de la route de la soie et la route maritime de la soie. Les principaux continents concernés par ce projet sont : l’Asie, l’Europe et, bien sûr, l’Afrique. La présente réflexion se donne pour ambition d’analyser les enjeux de ce titanesque projet pour la Chine ainsi que l’opportunité et les défis qu’il représente pour le continent africain. D’inspiration constructiviste et orientée par la théorie chinoise du “Centre”, cette étude se penche sur un outil de la diplomatie chinoise actuelle appelé à installer la RPC aux cimes de la gouvernance mondiale. Sur la base d’une analyse documentaire et fonctionnaliste, ce travail affirme que les enjeux de “L’initiative la Ceinture et la Route” sont stratégiques pour l’Empire du Milieu, ils sont capables de concrétiser la puissance chinoise dans le monde. Par ailleurs, le projet est une opportunité politique, économique et sociale pour l’Afrique francophone bien qu’il présente aussi des risques de soumission et d’endettement pour cette dernière.

**MOTS-CLÉ** : Ceinture et route ; Chine ; Afrique ; Développement.

**ABSTRACT**

The 7<sup>th</sup> September 2013, Xi Jinping gives an important speech in the university of Nazarbayev in Kazakhstan, titled “friendship promotion between people for a better future”. In this speech, the president of People Republic of China (PRC) proposes to mankind the idea of economic belt of the silk-road. It is presented as a current Chinese flagship project and one of the priorities of Chinese diplomacy under the presidency of Xi Jinping. It knew several callings but the one retained since 2017 is “the Belt and Road Initiative”. This great project includes two perspectives, namely the economic belt of the silk road and the maritime Silk Road. The main continents concerned by the project are Asia,

Europe and evidently Africa. The present reflection aims to analyze the stakes of that titanic project for china as well as opportunities, risks and challenges it represent for African continent. From Constructivist inspiration, and oriented towards the Chinese theory of the "Centre", this study focuses on a tool of the current Chinese diplomatic called upon to establish the PRC to the world's governance peaks. On the basis of functionalist and documentary analyses, this work states the stakes of the "Belt and Road initiative" are strategic for the Middle Empire, they are capable to concretise Chinese power in the world. Furthermore, the project is a political, economic and social opportunity for the francophone Africa as well that it presents risks of submission and indebtedness for latter

**KEYWORDS:** Belt and road initiative; China; Africa; Development.

## Introduction

Les Chinois sont les premiers à penser le positionnement terrestre de leur pays. Dans cette schématisation, l'idée de "Centre" a très tôt occupé, dans la représentation chinoise du monde, la place centrale rapidement reconnue à la Chine par les Chinois. Ainsi, malgré les multiples turpitudes de l'histoire, les Chinois ont toujours su que leur pays est le centre du monde. Une fois au pouvoir, les autorités communistes n'ont pas perdu de vue qu'installer la Chine au centre de la gouvernance mondiale était leur leitmotiv. C'est tout le sens de l'initiative "la ceinture et la route" proposée par le président Xi Jinping dans un discours le 07 mai 2013 à l'université de Nazarbayev au Kazakhstan<sup>29</sup>. "La ceinture et la route" est un projet d'infrastructures et de connectivités lancé par la RPC. Les autorités chinoises la définissent comme un cadre de coopération économique inclusif, ouvert à tous les pays du monde et bénéfique à tous (Simonov et Withanage, 2020, p. 10). Le projet vise à relier la Chine à l'Asie du Sud-Est, à l'Europe en passant par l'Asie centrale, le Proche Orient, l'Amérique latine et l'Afrique. Une fois de plus, le continent africain se trouve concerné par un projet chinois, et tout de suite, des interrogations méritent d'être formulées. Que vise la Chine en lançant ce gigantesque projet qui concerne toute la planète ? En quoi ledit projet est intéressant ou pas pour l'Afrique ? Telles sont les questions autour desquelles gravite cette réflexion qui ambitionne de questionner le rapport entre "La Ceinture et la Route" chinoise et le berceau de l'humanité. Les implications et bouleversements éventuels y afférents sur le continent commandent donc une compréhension et une prise de conscience africaine. C'est ce qu'envisage la présente étude qui s'intitule "La ceinture et la route : enjeux chinois, opportunités et défis pour l'Afrique francophone d'un projet stratégique". Sur la base d'une analyse documentaire et fonctionnaliste, cette réflexion s'adosse, au-delà du constructivisme,

<sup>29</sup> Au départ, il s'agissait de deux initiatives régionales distinctes à savoir "la nouvelle ceinture économique de la route de la soie" et "la route maritime de la soie pour le 21ème siècle". C'est en 2015 qu'elles ont été élargies et ont fusionné dans ce qui se nomma alors "une ceinture une route"

à la théorie chinoise du centre<sup>30</sup>. Le travail se penche d’abord sur les enjeux de la *Belt and Road Initiative* pour la Chine, ensuite sur les opportunités que ce projet représente pour l’Afrique en général et l’Afrique francophone en particulier enfin, les défis liés à ce projet pour cet espace géopolitique important.

## 1. Méthodologie

Le sujet de cette réflexion est dit théorique, c’est pourquoi nous avons privilégié l’analyse documentaire propre à la méthode qualitative en sciences humaines et sociales qui s’inscrit donc dans un triptyque, à savoir documentation, analyse et interprétation. Nous nous sommes attelés d’abord à définir l’appareillage théorique nécessaire pour bien appréhender la problématique. C’est alors que la théorie chinoise du centre nous est apparue adéquate pour rendre compte de tous les contours de l’étude. Cette théorie géopolitique millénaire chinoise situe l’Empire du Milieu au centre du monde et lui attribue toutes les responsabilités et missions inhérentes à une telle position. La recherche documentaire ensuite a permis de faire la synthèse des documents disponibles dans certaines bibliothèques et sur internet. Enfin, toutes ces informations recueillies nous ont donné des outils nécessaires pour comprendre, analyser et interpréter les tenants et les aboutissants du projet chinois “La Ceinture et la Route” en mettant en lumière ses opportunités et dangers pour l’Afrique.

## 2. Des enjeux stratégiques du projet pour l’Empire du Milieu

Selon le dictionnaire Larousse, un enjeu est ce que l’on peut gagner ou perdre dans une entreprise quelconque. De ce point de vue, la *Belt and Road Initiative (BRI)* présente pour la Chine populaire trois principaux enjeux. Il s’agit de la réhabilitation et de la concrétisation de la puissance chinoise, de la constitution d’une communauté de destin contrôlée par Pékin et du renforcement du contrôle de Pékin sur les principales chaînes d’approvisionnement mondiales.

### 2-1- La réhabilitation et la concrétisation de la puissance chinoise

La notion de centre est la pierre angulaire de la diplomatie chinoise, comme nous l’avons déjà mentionné plus haut. A moins que ce ne soit l’hindou Kautilya avec son modèle des “cercles des rois” (rajmandala)<sup>31</sup>, premier schéma à rendre compte

---

<sup>30</sup> C’est la théorie géopolitique chinoise qui admet que la Chine est le centre du monde.

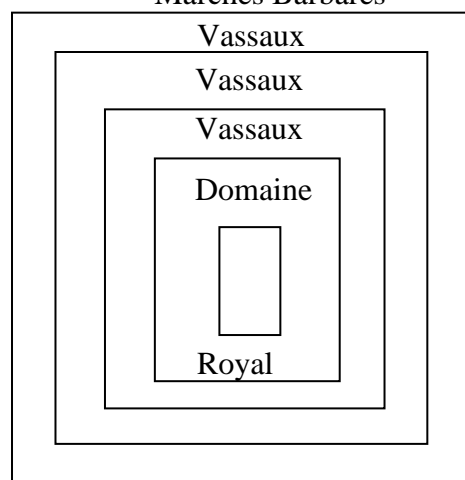
<sup>31</sup> Kautilya, ministre brahmane du roi Chandragupta (321-297 av. J.C.) est le théoricien de l’ethnocentrisme indien dont le grand texte est l’Arthashastra. Il y paraît, dans son chapitre VI, la conception géopolitique du “cercle des rois”. Ce théorème de Kautilya est en fait une théorie du système international mondial, d’origine indienne, selon laquelle les Etats sont divisés en cercles concentriques et leurs relations mutuelles dépendent à la fois, de leur proximité géographique et de leurs forces.

des relations internationales, les Chinois sont les premiers à penser le positionnement terrestre de leur pays. Leur prédisposition mentale pour les emblèmes et les figures leur en donnaient la capacité (Granet, 1968, p. 24).

Dans cette schématisation qui est restée constante, l'idée de Centre apparaît comme la pierre angulaire dans la pensée chinoise. Pour les Chinois, leur pays est le centre du monde<sup>32</sup>. En chinois d'ailleurs, la Chine se dit *Zhong guo*, soit l'association de deux idéogrammes, l'un *Zhong* qui signifie le milieu et l'autre *guo* signifiant le pays, la nation ou l'Etat. Laurent Maurawiec qui s'est davantage penché sur la question reprend la conviction chinoise en ces termes : "si le monde a un centre, c'est la Chine. Comme le monde a bien un centre, c'est bien la Chine qui est en son milieu. La Chine est le centre du monde, l'Empire du Milieu" (Maurawiec, 2002, p. 35). Cette théorie géopolitique chinoise classique, comme l'appelle François Joyaux, prend la figure de cinq carrés emboîtés ; le carré étant ici l'emblème de l'étendue contrairement au rond qui est celui de la durée, du temps. Le carré central représente le domaine royal et donc, l'Empire chinois. Les trois carrés médians, les différents vassaux, et le cinquième illustre les marches barbares, les empires étrangers. La représentation ci-dessous, de Marcel Granet, des cinq carrés de la vision traditionnelle chinoise du monde entérine que la Chine s'est considérée, depuis des siècles comme le cœur du monde et donc, capable d'influencer sa marche.

### Figure 1

Les "cinq carrés" de la vision traditionnelle chinoise du monde (d'après Marcel Granet)



**Source :** Le tableau est élaboré par Gérard Dussouy, *Les Théories géopolitiques, traité de Relations Internationales*, Tome I, Paris, Pouvoirs Comparés, l'Harmattan, 2006, p.273.

Se considérant ainsi comme au-dessus des autres et aidés par des prouesses scientifiques et techniques bien antérieures à celles du monde occidental, par exemple, les chinois ont élaboré une diplomatie conquérante qui les a conduits dans

<sup>32</sup> Entretien réalisé auprès des étudiants et enseignants du département des affaires publiques au *Zhejiang University*, Pékin, Novembre 2016.

les quatre coins du monde. Tous les projets lancés depuis la RPC sont restés en accord avec cet idéal. Compte tenu de son étendu (presque tous les continents sont concernés, près de 60% de la population mondiale, plus de 100 pays adhérents au projet, etc.), l’Initiative “la Ceinture et la Route” incarne donc à vrai dire, le regard de puissance de la Chine en ce 21<sup>ème</sup> siècle, avec aux manettes le “Petit Timonier” Xi Jinping. A terme, l’initiative saura créer des liens économiques, politiques et sécuritaires en faveur des intérêts géopolitiques de Pékin.

## **2-2- La constitution d’une communauté de destin commun contrôlée par Pékin**

Se sentant le centre du monde, la Chine populaire se veut la locomotive d’une communauté de destin. La compréhension de cet enjeu nécessite un détour vers les écoles de pensée chinoises, notamment le taoïsme et le confucianisme, pour s’apercevoir que les notions de complémentarité, d’harmonie, de paix et d’entraide entre les Hommes sont enseignées depuis des siècles en Chine<sup>33</sup>. Au *finish*, la *BRI* entend construire un système mondial d’interdépendance économique, politique et socio-culturelle au centre duquel souhaite se positionner la Chine. C’est ce qui explique l’importance de la construction d’un nombre important d’infrastructures (routes, chemins de fer, ports, aéroports, centres logistiques, oléoducs, gazoducs, réseaux de câbles de télécommunication) suivant un schéma cohérent et en complément des réseaux existants.

## **2-3- Le renforcement du contrôle de Pékin sur les principales chaînes d’approvisionnement**

La gourmandise de l’économie chinoise en matières premières et en sources d’énergie est un fait palpable et justifié. La *BRI* doit aussi permettre à la Chine d’aménager diverses voies stratégiques d’approvisionnement en Asie du Sud-Est, en Asie centrale, en Afrique et dans le golfe persique. Ces renforcements des accès portuaires et des chaînes d’approvisionnement représentent pour la Chine le retour sur investissement qui dépasse d’ailleurs la seule nature économique. Les aménagements et renforcements de la *BRI* au *finish* réduiront la dépendance de la Chine à l’égard des points de passage maritimes, susceptibles d’être remis en cause par ses concurrents (Nantulya, 2019, p. 8). La RPC est souvent impliquée dans des querelles territoriales avec le Japon, Taiwan, le Vietnam, la Corée du Sud, la Malaisie, l’Indonésie et même les Philippines dans des zones maritimes qu’elle qualifie de “zones maritimes rapprochées”. Il existe donc clairement un risque de blocus pendant une éventuelle période de crise qui perturberait les acheminements maritimes de l’Empire du Milieu.

---

<sup>33</sup> “Le Taoïsme et le confucianisme, deux religions ou deux philosophies”, document Wikipédia, consulté le 10 Mars 2014.

“La ceinture et la Route” est donc un grand projet chinois qui vaut son pesant d’or. Son objectif est la construction d’un nouveau système d’interdépendances économiques, politiques et sécuritaires alternatives au centre duquel se trouve la Chine. L’Afrique en général et l’Afrique Francophone tout particulièrement se voit présenter à elle des opportunités à saisir.

### 3. “La ceinture et la Route” : opportunités pour l’Afrique Francophone

L’Afrique Francophone est un espace géographiquement, politiquement, économiquement et culturellement stratégique pour la RPC. Avant d’aborder les opportunités qui s’offrent à ce vaste territoire, précisons quelques données la concernant. L’Afrique francophone désigne tous les Etats d’Afrique ayant la langue française en partage. Elle est l’une des plus grandes zones linguistiques contiguës au monde, avec plus de 18 pays contigus partageant le français comme langue officielle. Les pays francophones représentent près de la moitié (31) des pays africains pour un tiers de la population du continent. L’espace compte en 2020, 442 millions d’habitants sur les 1,3 milliards d’Africains (soit 33% de la population africaine). En 2050, cette population devrait atteindre entre 845 et 891 millions d’habitants (soit 34% à 34,8% de la population africaine), ce qui représente environ plus de 85% des francophones dans le monde. La répartition des pays francophones en Afrique septentrionale, occidentale et centrale, lui donne également une multitude et une diversité de potentialités, pour en faire un espace stratégiquement important pour toutes les grandes puissances du monde dont la Chine. Au regard des grandes lignes de l’agenda 2063 de l’Union Africaine<sup>34</sup>, l’initiative “La ceinture et la route” représente une opportunité pour cet espace à trois niveaux à savoir socio-économique, politique et diplomatique.

#### 3-1- Au niveau socio-économique : facteur de développement

L’insuffisance des infrastructures est un obstacle sérieux au développement en Afrique francophone comme dans le reste du continent d’ailleurs. Le plan d’action pour le développement industriel accéléré de l’Afrique (AIDA) identifie le développement des infrastructures comme une priorité alors que l’agenda 2063 de

---

<sup>34</sup> On peut citer entre autres :

- une formation de qualité ayant pour support la science, la technologie et l’innovation pour les populations africaines ;
- les citoyens en bonne santé et bien nourris ;
- une agriculture moderne pour une productivité et une production accrues ;
- une économie bleue pour une croissance économique accélérée ;
- un continent intégré, uni sur le plan politique et ancré dans les idéaux du panafricanisme ;
- une Afrique entièrement capable et disposant des moyens de financer son développement.

L’Union Africaine (UA) prévoit que l’infrastructure d’intégration de classe mondiale va propulser le commerce intra africain à 50% d’ici 2045 et la part du commerce mondial de 2 à 12%. La *BRI* est donc une opportunité pour ces pays de se doter de ces infrastructures dont l’absence réduit effectivement le bien-être des populations. L’initiative envisage la construction de grands corridors de coopération économique et de plusieurs pivots maritimes au moyen d’infrastructures routières, portuaires, ferroviaires et énergétiques. En Afrique francophone, l’aménagement ou la réhabilitation de tels projets d’envergure serait intéressant sur le plan économique et même dans le sens de l’intégration africaine en général. C’est le cas par exemple du projet de modernisation des lignes ferroviaires Dakar-Bamako, Abidjan-Niger, du projet de construction du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou, du corridor Douala - Bangui - Ndjamena ou encore le cas du projet pont route rail Brazzaville-Kinshasa. D’après la Banque mondiale, l’absence d’infrastructures de qualité, limite de 40% la productivité des entreprises africaines. Les investissements dans le cadre des nouvelles routes de la soie pourraient permettre de réduire un déficit infrastructurel qui coûte à l’Afrique entière entre 87 et 112 milliards de dollars selon les estimations de la Banque Africaine de Développement (Nantulya, 2019, p. 10). Ces investissements devraient permettre au continent d’améliorer véritablement la densité de son réseau routier qui est la plus faible au monde avec 7 km de route pour 100km<sup>2</sup>. Le vice-ministre chinois du commerce assurait aussi que l’Afrique sera dotée d’une capacité portuaire de 85 millions de tonnes grâce aux nouvelles routes de la soie (Moutiou Adjibi, 2019, p. 5). Par ailleurs, l’augmentation des investissements privés chinois dans les secteurs du tourisme, de l’immobilier et de l’agriculture possède des retombées du point de vue de la création des emplois et de l’augmentation du PIB des Etats. Le secteur productif local pourra ainsi se structurer davantage aux fins de gagner les marchés extérieurs au premier rang desquels le marché chinois.

### **3-2- Au niveau politique : facteur d’intégration**

L’Afrique francophone est un maillon important du projet d’intégration africaine. L’intégration réussie de cet espace serait une grande avancée pour celle du continent tout entier. Pourtant, en dehors de la volonté politique, cette intégration est plombée par le manque d’infrastructures qui doivent effectivement relier les Etats entre eux. Les infrastructures dont pourrait hériter le Berceau de l’Humanité dans la *BRI* sont une bouffée d’oxygène dans ce sens. Les nouvelles routes de la soie sont en effet de plus en plus appréhendées comme un catalyseur de l’intégration africaine au regard justement des connectivités qui seront mises en place ici et là. Les facilités nées des différents corridors participeront indubitablement à cette intégration tant souhaitée. Le projet *One Belt One Road* contribue ainsi également à l’agenda 2063 de l’Union Africaine en offrant de nouvelles perspectives de financement pour les grands projets d’intégration en gestation sur le continent africain en général. La commission économique pour l’Afrique des Nations Unies en partenariat avec le NEPAD a en

effet identifié en 2016, 16 projets d'infrastructures pour l'intégration africaine<sup>35</sup>. Du grain à moudre pour la *BRI* justement dans le sens d'accompagner ce projet de l'intégration africaine. Il est envisagé en effet la construction de 30000 km de nouvelles routes en Afrique (Moutiou Adjibi, 2019, p. 7).

### **3-3- Au niveau diplomatique : l'amplification du statut de courtisé pour l'Afrique**

En ce début du 21<sup>ème</sup> siècle, l'Afrique fait figure de courtisée sur la scène internationale. Et la *BRI* ne pourra que renforcer ce statut. C'est Comme si soudainement les grandes puissances la découvraient toutes aujourd'hui. Ces puissances européennes, américaines et asiatiques tentent, chacune à sa manière, de pousser des pions sur le continent. Elles ont compris qu'on ne peut plus faire sans l'Afrique. Mais seulement, le statut de courtisé est très souvent difficile à exploiter, tant les offres affluent et les yeux doux encensent. C'est pourtant le moment pour l'Afrique de tirer profit de cette situation qui lui est avantageuse. Et elle ne peut le faire que d'une seule façon : rompre avec une attitude de suivisme, de passivité, d'attentisme pour finalement poser ses problèmes et conditions clairement et d'une voix grave à ses partenaires. Compte tenu de l'attraction dont elle fait l'objet du fait de ses potentialités justement, elle ne pourra qu'être écoutée (Onana Ntsa, 2020, p. 280). Sinon, les appétits et enjeux de ces grandes puissances dont ceux de la Chine finiront par éconduire le développement de cet espace.

## **4. La *Belt and Road Initiative* : les défis à relever pour un continent encore vulnérable**

<sup>35</sup> Il s'agit de :

- Le projet hydroélectrique de Ruzizi III
- L'extension du port de Dar-es-Salam
- Le projet routier Serenje – Nakonde
- Le Gazoduc Nigeria – Algérie
- La modernisation de la ligne ferroviaire Dakar – Bamako
- Le projet hydroélectrique de Sambangalou
- Le corridor côtier Abidjan – Lagos
- La fibre optique terrestre Lusaka – Lilongwe
- La ligne de transmission Zambie – Tanzanie – Kenya
- Le corridor de transmission de l'Afrique du Nord
- Les projets de construction du Chemin de fer Abidjan – Ouagadougou
- Le corridor Douala -Bangui – Ndjamena, projet ferroviaire et routier
- La modernisation de la route Kampala – Jinja
- Le projet routier Juba Torit Kapoeta Nadapal Eldoret
- Le projet du barrage hydroélectrique de Batoka Gorge
- Le projet de pont route rail Brazzaville – Kinshasa et le chemin de fer Kinshasa - Illebo



La mise en œuvre des nouvelles routes de la soie s’accompagne d’une vague de financements en faveur des pays africains francophones en particulier et de toute l’Afrique en général. Pour en bénéficier plaisamment, il faut relever trois défis côté africain.

#### **4-1- Le défi financier**

Pour financer la *BRI*, la Chine a mis en place le “Fonds de la route de la soie” et crée deux nouvelles banques : la banque de développement de Chine et la banque asiatique d’investissement pour les infrastructures. La mythique route de la soie reliait plusieurs villes à caravanes de chameaux. Les nouvelles routes suivent le même enchaînement avec un développement des moyens utilisés. Les caravanes de chameaux ont, en effet, été remplacées par les moyens de transports modernes qui nécessitent au préalable des infrastructures adéquates. La construction de ces infrastructures pour l’Afrique se fera au travers de multiples emprunts, certes à des taux réduits, mais qui, au final, finiront par constituer une dette considérable. Et c’est à ce niveau que se situe ce défi financier pour l’Afrique. Il faut éviter le piège d’une dette colossale qui est susceptible bien sûr à court ou à long terme, de mettre en mal l’indépendance du continent. La rigueur dans la gestion des fonds relatifs à la *Belt and Road Initiative*, dans le souci aussi de mettre en place un environnement propice au remboursement des sommes reçues, est donc une donnée incontournable dans ce sens.

#### **4-2- Le défi environnemental**

Les risques environnementaux dans l’initiative « la ceinture et la route » sont certains. Les infrastructures de transport et autres projets développés dans le cadre de l’initiative entraîneront selon les estimations, une hausse des émissions de carbone de 0,3% à l’échelle mondiale mais pourront atteindre 7% voire plus dans certains pays en raison d’une augmentation de la production. L’Afrique francophone n’en sera pas épargnée au regard des différents aménagements passés et à venir. D’ailleurs, la question environnementale est constamment revenue comme un problème que traîne la Politique Africaine de la RPC de façon globale. L’environnement est le milieu de vie de l’Homme, le lieu où il conduit ses activités. C’est un élément primordial, un bien précieux du continent africain en général avec lequel il ne faut pas faire la fine bouche. C’est encore un milieu de vie assez authentique, du moins en comparaison avec d’autres. Dans son déploiement à travers les quatre coins du continent dans le cadre de la *BRI*, la Chine doit tenir compte de l’environnement sous le contrôle des africains eux-mêmes, à travers des études préalables relatives à l’évaluation des potentiels risques. Heureusement, des dispositions ont commencé à être prises, même s’il faut les poursuivre. L’Exim Bank avait déjà en effet adopté une politique environnementale en 2004, actualisée en 2007, qui établit que pour pouvoir bénéficier d’un prêt, une étude concernant l’impact sur l’environnement doit être faite avant que le projet puisse recevoir des Fonds. D’autres organes chinois ont adopté des

régulations similaires. C'est le cas des Principes d'Equateur<sup>36</sup>. Tout ceci constitue bel et bien un pas dans la bonne direction, mais dans la pratique, l'application de ces règles doit être effective et s'accélérer davantage, et la *BRI* en donne bien heureusement l'occasion.

#### 4-3- Le défi politique

Le déploiement chinois en Afrique ne fait pas que des émules. Une opinion soutenue ne cesse de la présenter sous le prisme d'un nouvel impérialisme et "La Ceinture et la Route" n'est pas là pour les en dissuader. Au regard de l'offensive des investissements sur le continent en général, renchéris avec ceux de la *BRI*, on peut tout naturellement craindre les risques d'une nouvelle dépendance pour notre continent. En ce 21<sup>ème</sup> siècle, l'Afrique n'est à vendre à aucune puissance. C'est certainement ce qu'il faut dire, c'est probablement le crédo de tout Africain aujourd'hui. C'est aux autorités africaines de relever ce défi en rejetant toutes formes de dépendance, de domination impérialiste en Afrique quelle que soit sa nature. Il s'agit plutôt de capitaliser dans ce titanesque projet chinois pour doter les pays africains des infrastructures qui manquent tant à son développement et s'assurant *ipso facto* d'un environnement propice pour rembourser les emprunts qui pourront être sollicités.

#### Conclusion

Les nouvelles routes de la soie sont un énième projet chinois destiné à hisser l'Empire du Milieu au sommet de la gouvernance du monde. Pour l'Afrique et sa partie francophone en particulier, ce projet est une opportunité socio-économique et politico-diplomatique. La *BRI* peut considérablement améliorer les échanges commerciaux, les investissements étrangers et les conditions de vie des habitants des pays participants. Mais pour cela, la Chine et les pays de la *Belt and Road* doivent engager des réformes plus profondes afin de renforcer la transparence, développer le commerce, améliorer la soutenabilité de la dette et atténuer les risques environnementaux et politiques.

#### Références bibliographiques

Diawara A. (2013). La Chine et le Mali : une longue histoire d'amitié. *La Chine au présent*, 51<sup>ème</sup> année, (12).  
[http://www.chinatoday.com.cn/french/Francosphere/article/2013-11/29/content\\_580588.htm](http://www.chinatoday.com.cn/french/Francosphere/article/2013-11/29/content_580588.htm) .

<sup>36</sup> Les *Principes d'Equateur* sont des principes arrêtés en 2003 et signés par des grandes banques internationales. Ils impliquent et exigent même la prise en compte des critères sociaux, sociétaux et environnementaux dans les projets, un préalable à leur financement.

- Fairbank, J. K. & Goldman, M. (2010). *Histoire de la Chine. Des origines à nos jours*, Ed. Tallandier.
- Granet, M. (1968). *La pensée chinoise*, Albin Michel.
- Liang, N., Li, J. & Tang, J. (2017). La nouvelle route ferroviaire de la soie, pont entre la Chine et l’Europe. *Xinhua*. [http://french.xinhuanet.com/chine/2017-01/18/c\\_135992655.htm](http://french.xinhuanet.com/chine/2017-01/18/c_135992655.htm)
- Moutiou Adjibi, N. (2019). La nouvelle route de la soie : quels intérêts pour l’Afrique ? *Ecofin Hebdo*, n° 130. <http://www.agenceecifin.com/hebdop3/1502-64013-la-nouvelle-route-de-la-soie-quels-interets-pour-l-afrique>
- Nantulya, P. (2019). Les enjeux du projet chinois “une ceinture une route ” pour l’Afrique. *Centre d’Etudes Stratégiques de l’Afrique*. <http://africacenter.org/fr/focus-sur/chine/>
- Obasanjo, O. (2013). Le rêve chinois : que signifie-t-il pour l’Afrique. *La Chine au présent*, 5<sup>ème</sup> année, n°10.
- Onana Ntsa, F. (2020). *La Politique Africaine de la Chine de 1957 à 2012 ou la permanence d’un projet anti impérialiste*, [Thèse de doctorat PhD en Histoire], Université de Yaoundé I.
- Onana Ntsa, F. (2022). Le Chinafricanisme occidental : discours et limites d’une appréciation parfois biaisée. *Chine Magazine*. <http://www.chine-magazine.com/le-chinafricanisme-occidental-discours-et-limites-dune-appreciation-parfois-biasee/>
- Onana Ntsa, F. (2021). *Le déploiement économique chinois dans les villes africaines : le cas de Yaoundé et Mbalmayo au Cameroun de 1990 à 2020*, Les Editions Universitaires Européennes. <http://my.editions-ue.com/catalog/details//store/fr/book/978-620-3-43221-3/le-d%C3%A9ploiement-%C3%A9conomique-chinois-chinois-dans-les-villes-africaines>
- Onana Ntsa, F. (2021). Les diplomaties du Béton et du Chéquier dans la projection africaine de la Chine. *Les Cahiers de l’ACAREF*, 3(7). <http://revues.acaref.net/les-cahiers-de-lacaref-vol-3-n7-octobre-2021-tome-2/>
- Richer, P. (2013). *L’Afrique des Chinois*, Karthala. <http://www.karthala.com/accueil/2653-l-afrique-des-chinois-nouvelle-edition-revue-et-enrichie-9782811108281.html>
- Shubiao, Tang. (2013). Le monde doit avoir confiance en la Chine. *La Chine au présent*, 51<sup>ème</sup> année, n°11, Beijing.
- Simonov, E. et Withanage, H. (2020). Document d’information sur l’initiative la Ceinture et la Route. *Les Amis de la Terre Asie-Pacifique*. <http://www.foei.org/2021/05/foe-belt-and-road-briefing-FR-WEB>
- Vandergucht, B. (2013). Les étrangers en Chine : l’appât du gain ou l’attrait de l’Orient ? *La Chine au présent*, 51<sup>ème</sup> année, (10).
- Wilmots, A. (2001). *Gestion Politique et centres du pouvoir en République Populaire de Chine*. L’Harmattan.