

AIDE ET RECOLONISATION DE L'AFRIQUE : CAS DE LA CHINE DANS LE SECTEUR DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES AU CAMEROUN (2013-2019)

ROMÉO AIMÉ KOUANOU

Université de Dschang (Cameroun)

rkouanou@gmail.com / rkouanou@yahoo.com

Résumé

Les relations Sino-africaine qui datent du lendemain des indépendances d'Afrique noire, se sont accentuées au cours des années 70 avec la réouverture des ambassades dans les pays tel que le Cameroun. Toutefois, derrière les investissements colossaux de la Chine en Afrique, se cachent des intérêts. De ce fait, l'objet de cette étude repose sur le bienfondé de la présence chinoise en Afrique. Ainsi, quelles sont les enjeux de la présence chinoise en Afrique ? Il en ressort de cette question de recherche que la coopération sino-africaine présente à la fois des avantages et des inconvénients pour l'Afrique. Cette analyse permet de structurer ce travail de recherche autour de deux axes à savoir l'aide de la Chine dans le développement des infrastructures routières au Cameroun et les effets néfastes de cette aide chinoise en Afrique.

Mots clés : Aide, recolonisation, Chine, Cameroun

Abstract

Sino-African relations, which date back to the day after the independence of black Africa, have increased during the 70s with the reopening of embassies in countries such as Cameroon. However, behind China's colossal investments in Africa, there are interests. As a result, the subject of this study is based on the merits of the Chinese presence in Africa. So, what are the stakes of the Chinese presence in Africa? From this research question, China-Africa cooperation has both advantages and disadvantages for Africa. This analysis makes it possible to structure this research work around two axes, namely China's aid in the development of road infrastructure in Cameroon and the harmful effects of this Chinese aid in Africa.

Keywords : Aid, recolonization, China, Cameroon

Introduction

La Chine, encore appelée empire du milieu a longtemps été qualifiée de “Géant aux pieds d’argile”. Pays d’Asie orientale, elle a subi au même titre que l’Afrique l’impérialisme européenne au 19ème siècle à travers les Traités inégaux. Toutefois, grâce au nationalisme chinois mené par les sociétés secrètes telles que les Boxers et les Taïping qui pratiquaient la révolte et le terrorisme contre les colons envahisseurs, la Chine a su se défaire de cette emprise occidentale sur son territoire. Ainsi, elle a construit son émergence économique depuis 1949, date de la création de la république populaire grâce à la mise en œuvre deux grands modèles économiques qui ont fait d’elle une super puissance économique mondiale au 21^{ème} siècle.

La Chine depuis 2014 est érigée comme le premier partenaire économique de l’Afrique ceci en raison des immenses financements et investissements qu’elle y apporte. Toutefois, derrière ces investissements colossaux se cachent une réelle volonté de l’empire du milieu à spolier les ressources naturelles de l’Afrique à travers “l’aide” qui en réalité constitue une stratégie d’endettement du continent africain. Il en ressort que la coopération sino-africaine présente à la fois des avantages et des inconvénients pour l’Afrique. Cette analyse qui se fonde sur l’exploitation des sources orales et écrites auxquelles sont associées les méthodes diachroniques et systémiques permettent d’aboutir au résultat selon lequel la Chine bien qu’en investissant en Afrique, développe également un impérialisme oriental depuis XXI^è siècle.

1. L’aide de la Chine dans le développement des infrastructures routières au Cameroun

La Chine qualifie son aide de coopération Sud-Sud avec les pays africains. Plusieurs principes régissent cette aide:

l'égalité entre les partenaires, les bénéfices mutuels, la non-ingérence dans les affaires intérieures (pas de conditions politiques préalables en termes de gouvernance et de démocratie et respect de la souveraineté). Elle se concrétise par des dons destinés à réaliser des projets sociaux (écoles, hôpitaux, etc.) ou culturels (centres culturels, bourses d'études aux Africains dans des universités chinoises), des prêts sans intérêts pour des projets d'infrastructures (routes, chemins de fer, ports, ...) une assistance technique (envoi régulier d'équipes médicales, d'ingénieurs agronomes) ou militaire souvent sous-évaluée. C'est une aide liée, c'est-à-dire que les Chinois consentent des prêts aux pays qui leur ouvrent des marchés (Kouanou, 2021).

1.1. État des lieux de la coopération bilatérale entre le Cameroun et la Chine

Les relations sino-camerounaises trouvent leur fondement juridique dans un arsenal assez fourni d'accords et protocoles d'accords signés entre Yaoundé et Pékin. La signature du premier accord y relatif remonte à 1972 : il s'agit de l'Accord de Coopération Économique et Technique, signé à Pékin le 17 août 1972, et ratifié le 22 décembre de la même année par le décret no 72/500. Cet accord de six articles précise les modalités de coopération entre le Cameroun et la Chine, dans les domaines économiques et techniques. Cette coopération a progressivement pris corps en 1994 avec la création d'Exim Bank of China ; institution financière privée devenue le « porte-monnaie » de la Chine en ce qui concerne l'Aide Publique au Développement. C'est à partir des années 2010 que les financements de la Chine à travers son institution de financement international (Exim Bank of China) ont commencé à s'observer. Dès lors, Exim Bank s'est activement impliquée

dans le financement des grands projets structurants notamment dans le secteur des infrastructures routières au Cameroun.⁴²

Depuis 2011, rapporte la Caisse Autonome d'Amortissement (CAA), le gestionnaire de la dette publique du Cameroun, Exim Bank of China est devenu le principal bailleur de fonds du pays. En 2015, la banque chinoise a injecté cinquante-trente-six milliards de francs CFA dans les circuits économiques du Cameroun, très loin par exemple de l'Agence Française de Développement (AFD) qui n'avait injecté que cinq-cents milliards de FCFA.⁴³

Par ailleurs, cette institution financière chinoise a financé la plupart des grands projets structurants entre autres, le barrage de Memve'ele pour deux-cents quatre-vingt milliards de FCFA, le port en eau profonde de Kribi pour deux-cents dix-huit milliards FCFA, l'autoroute Yaoundé-Douala près de huit-cents milliards FCFA, l'autoroute Yaoundé-Nsimalen, plus de cent trente-un milliards de FCFA, l'installation de la fibre optique pour soixante-douze milliards de FCFA, le projet d'adduction d'eau potable de Douala à plus de soixante milliards de FCFA, le projet e-post destiné à interconnecter tous les bureaux de poste du pays à hauteur de trente-deux milliards de FCFA. Sans oublier le gigantesque projet de construction du barrage de Lom Pangar. En dehors d'Exim Bank of China, il existe d'autres partenaires dont le soutien n'est pas des moindres. Il s'agit de la Banque de Développement des États de l'Afrique Centrale.

1.2. Les infrastructures routières financées en partie par Exim Bank of China au Cameroun de 2013 à 2017

Exim Bank qui est l'instrument de financement de la Chine à l'international a financé à hauteur de quatre-vingt-cinq pourcent chacun des grands projets structurants dans le secteur

⁴² AMINEPAT 6 E 75 Cameroun / Chine / EXIM BANK/ Coopération: Finance / 2011.

⁴³ Rapport 2012 de la Caisse Autonome d'Amortissement du Cameroun sur l'état de finance au Cameroun. In www Caisse Autonome d'Amortissement.

des infrastructures routières au Cameroun. Il s'agit entre autre de l'autoroute Yaoundé-Douala : Tronçon Yaoundé-Bibodi en 2014.

1.2.1. Financement de l'autoroute Yaoundé-Douala : Tronçon Yaoundé-Bibodi en 2014

Grâce à un financement chinois libéré par Exim Bank of China, le coût de la première phase du projet étalée sur un linéaire de soixante kilomètres (Yaoundé-Bibodi) est évalué à plus de trois cent seize milliards de FCFA, obtenus grâce à un prêt préférentiel d'Exim Bank of China, soit quatre-vingt-cinq pourcent du montant du projet et la contrepartie camerounaise est de quinze pourcent. Les travaux sont réalisés par l'entreprise chinoise China First Highway Engineering Co Ltd (CFHEC). Cinq ans après le lancement des travaux, le 13 octobre 2014, le bitume est déjà posé sur les quarante premiers kilomètres tels qu'illustré sur la photo trente. Sur la section PK20-PK60, les travaux de mouvement des terres et de mise en œuvre des couches de chaussée sont en cours en date du 1 décembre 2019.⁴⁴ Au-delà de la phase un Yaoundé-Bibodi, l'instrument financier d'Aide au Développement de la Chine à travers le monde a également financé dans la même continuité la phase 2 Bibodi-LogBadjeck long de 101km à hauteur de 698,7 milliards de francs CFA.

⁴⁴ MINTP, Journal des projets, rapport annuel d'évaluation des travaux du bitumage de la route Yaoundé-Bibodi, 2014, p.01.

Photo 1 : Un tronçon de la phase 1 du trajet Bibodi-Log Badjeck sur l'autoroute Yaoundé Douala en 2019



Source : Cliché, Roméo Aimé Kouanou, Toutouli le 23 décembre 2019

Cette photo est forte révélatrice sur l'état d'avancement des travaux de l'autoroute Yaoundé-Douala financée à 85% du montant global par Exim Bank of China. Cette autoroute bien qu'évoluant lentement, ressort tout doucement des terres. En date du 31 décembre 2019 cette infrastructure autoroutière qui fait partir des grands projets structurants du Président Paul Biya est déjà bitumée sur un linéaire de quarante kilomètres. En outre, elle a également financé à hauteur de quatre-vingt-cinq pourcent les travaux de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, tronçon Bibodi-LogBadjeck en 2016.

1.2.2. Financement de l'autoroute Yaoundé-Douala : Tronçon Bibodi-LogBadjeck en 2016

La deuxième phase est constituée de la section Bibodi-Log Badjeck (cent-un kilomètres). Cette section a deux bretelles autoroutières à savoir (onze kilomètres) pour desservir la ville d'Edéa à l'Ouest par la voie de contournement et (dix kilomètres deux cent mètres) à l'Est par la RN3 et la section Log Badjeck-voie de contournement de Douala (trente-neuf kilomètres). Par ailleurs, l'autre bretelle autoroutière (sept kilomètres six cent mètres) permet la desserte de la nouvelle ville de Dibamba Beach et Douala Sud. Son coût est estimé à huit cent vingt-deux milliards FCFA (HT) dont quatre-vingt-cinq pourcent du montant HT (six cent quatre-vingt-dix-huit milliards sept cent millions FCFA) est levé par Exim Bank China et quinze pourcent du montant HT (cent vingt-trois milliards trois cent millions FCFA) par le Partenariat privé.⁴⁵ La photo 2 est une illustration de la phase de terrassement sur cette section.

Photo 2 : Phase 2 de l'autoroute Yaoundé-Douala en 2019



Source : Cliché, Roméo Aimé Kouanou, Bibodi le 23 décembre 2019

⁴⁵ MINTP, Journal des projets, Rapport annuel d'évaluation des travaux du bitumage de la route Yaoundé-Douala : tronçon Bibodji-Badjeck, 2014, p.01.

Le terrassement de la phase deux de l'autoroute Yaoundé-Douala est très avancé. Les engins sur le site sont à pied d'œuvre dans le nivellement et traçage du tronçon. Bien qu'étant ralenti dans leurs travaux par des zones rocheuses, les ingénieurs sur le terrain reconnaissent le retard accusé relatif à l'évolution des travaux et restent tout de même rassurants quant à la qualité de l'ouvrage finale. L'autoroute Kribi-Lolabé n'a pas été en reste au rang des grands travaux financés par Exim Bank au Cameroun en 2014.

1.2.3. Financement de l'autoroute Kribi-Lolabé en 2014

La conception- réalisation de l'autoroute Kribi-Lolabé (photo trente-deux) a constitué la phase 1 des travaux de construction de l'autoroute Edéa-Kribi-Lolabé dont le phasage a été adossé sur les perspectives de développement du Complexe Industriel-Portuaire de Kribi (CIPK) et de son hinterland en termes notamment de flux de marchandises. Ce projet a démarré le 15 janvier 2015, date de notification de l'ordre de service de démarrage des travaux pour une durée de quarante-deux mois. Les travaux ont été exécutés sur un linéaire de trente-huit kilomètres cinq cent mètres plus une voie de raccordement de quatre kilomètres cinq cent mètres sur la Route Nationale numéro sept (Limite Sud- Kribi-Campo. L'entreprise China Harbour Engineering Company LTD (CHEC) a réalisé le marché des travaux et le contrôle des travaux par le Groupement BET EGIS Cameroun pour un montant qui s'est élevé à deux cent cinquante milliards de FCFA. Le projet a été financé par Exim Bank de Chine à hauteur de quatre-vingt-cinq pourcent et l'État du Cameroun quinze pourcent. Le contrat a été exécuté sous la forme d'un Partenariat -Public -Privé (PPP) pour une durée de trente ans. Ainsi, le partenaire privé se charge de l'exploitation de l'autoroute c'est-à-dire la mise en place effective de la collecte des péages et du maintien du niveau de service figurant dans le contrat. Le partenaire privé assure

également la maintenance de l'ouvrage et définit les objectifs d'exploitation durant la totalité de la vie du contrat ainsi que les obligations de remise à niveau et de durée minimale résiduelle de l'ouvrage au moment de sa restitution au partenaire public (cinq virgule huit ou dix ans). Les aménagements spécifiques des travaux à exécuter dans le cadre du projet de l'autoroute Kribi-Lolabé se présentent ainsi qu'il suit : vitesse de référence cent kilomètres par heures; profil en travers est une plateforme de chaussées aménagées en deux fois deux voies et les ouvrages hydrauliques (buses et dalots) aménagés en deux fois trois voies ; la construction de cinquante-sept dalots, soixante-deux ouvrages hydrauliques ; trois passages supérieurs sur échangeur ; trois autres ponts ; trois échangeurs ; trois stations de péages et un centre d'entretien et d'interventions y compris les bâtiments, équipements et matériels d'exploitation de base ainsi que l'éclairage public de ce périmètre.⁴⁶

Photo 3 : Évolution des travaux de bitumage de l'autoroute Kribi-Lolabé en 2019



Source : Cliché Roméo Aimé Kouanou, Kribi (zone rural) le 10 avril 2019

⁴⁶ MINTP, Journal des projets, rapport annuel d'évaluation des travaux du bitumage de l'autoroute Kribi-Lolabé, 2015, p.01.

Les travaux de l'axe Kibi-Lolabé long de trente-huit kilomètres cinq cent mètres, phase 1 de l'autoroute Édéa-Kribi d'un linéaire de 101km en arrêt depuis des mois, ont repris. Sur la photo trente-deux, on observe les ingénieurs et techniciens à pied d'œuvre. En date d'avril 2019, les informations recueillies sur le site des travaux font état d'un taux de réalisation du projet à hauteur de quatre-vingt-huit virgule quatorze pourcent. Par ailleurs, dans la liste des financements de la Chine dans le secteur des infrastructures routières au Cameroun, figure l'autoroute Yaoundé-Nsimalen.

1.2.4. Financement de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen en 2014

La construction de l'autoroute entre Yaoundé et l'aéroport international de Nsimalen en 2014 (voir photo 4) avait été planifiée dans le DSCE. Le coût initial de ce projet structurant est estimé à cent cinquante-quatre milliards FCFA dont quatre-vingt-cinq pourcent de ce montant est octroyé par le Gouvernement chinois sous forme de prêt. Cette infrastructure autoroutière longue de vingt kilomètres qui va assurer une meilleure desserte de l'aéroport vers la capitale camerounaise est réalisée à plus de soixante-dix pourcent en ce qui concerne la section rase campagne (onze kilomètres environ). Cette section est construite par l'entreprise chinoise, la China Communications Construction Company Ltd, pour un montant de trente-six milliards sept cent millions FCFA. La section dite urbaine a quant à elle été attribuée à trois entreprises: Synohydro (cinq kilomètres huit cent mètres), la China Road and Bridge Corporation (un kilomètre neuf cent mètres) et Arab Contractors (deux kilomètres cent mètres).⁴⁷

⁴⁷ MINTP, Journal des projets, Rapport annuel d'évaluation des travaux du bitumage de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen, 2014, p.01.

Photo 4 : Travaux de construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen lieu-dit Toutouli en 2017



Source : Cliché: Roméo Aimé Kouanou, Toutoulli entrée Sud de Yaoundé, le 20 Avril 2017

L'analyse de la photo 4 présente les travaux de réalisation de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen au lieu-dit Toutouli dans les encablures de Yaoundé précisément au quartier Odza. Cette autoroute s'intègre parmi tant d'autres (évoquées plus haut) dans les grands projets structurants du Cameroun en matière de développement d'infrastructures routières. Sur le site, sont observés les employés à pied d'œuvre et les informations recueillies font état de l'achèvement à cent pour cent de phase de terrassement. La Chine est de loin le principal partenaire financier du Cameroun en matière de financement des grands projets structurants. Dans le secteur des infrastructures routières, les travaux routiers financés par elle entre 2013 et 2017 ont été condensés ainsi qu'il suit dans des tableaux.

1.3. Condensé des financements d'Exim Bank dans le secteur routier camerounais de 2010 à 2017

La Chine à travers Exim Bank a financé d'immenses infrastructures routières au Cameroun en l'espace de 5ans. Les tableaux ci-dessous sont des condensés de ces financements gigantesques.

Tableau 1 : Condensé des financements d'Exim Bank of China dans la région du Centre de 2014 à 2015

N ^o	Intitulé du projet	Linéaire en km	Année de financement	Part de financement d'Exim Bank	Montant global de financement (FCFA)
1	Construction de l'autoroute Yaoundé -Douala : tronçon Yaoundé -Bibodi	60km	2014	268.600.000.000 (85%)	316.000.000.000
2	Construction de l'autoroute Yaoundé - Nsimale n	20km	2014	130.900.000.000 (85%)	154.000.000.000
3	Construction de l'autoroute	122,2km	2015	698.700.000.000 (85%)	822.000.000.000

Yaoundé -Douala : tronçon Bibodi- Logbadje ck				
Totaux	202,2 Km		1.098.200.00 0.000	976.000.00 0.000

Source : réalisé à partir de la compilation AMINEPAT, AMINTP, ANY, rapports et autres documents relatifs aux financements d'Exim Bank of China dans le secteur routier

La Chine en moins de cinq ans est devenue le partenaire privilégié du Cameroun en matière de financement au développement. Non seulement elle est la seule partenaire à avoir financé les projets autoroutiers au Cameroun, mais, ces financements ont été largement supérieurs à ceux des bailleurs de fonds occidentaux présent au pays depuis 1961. Ceci dit, pour un linéaire de deux cent deux kilomètres deux cent mètres, la Chine a financé à hauteur de mille quatre-vingt-dix-huit milliards deux cent millions FCFA les projets routiers dans la seule région du Centre.⁴⁸ Bien au-delà de la région du Centre, Exim Bank of China a aussi contribué au financement des infrastructures routières dans les régions de l'Est et du Sud tel qu'indiqué dans le tableau soixante-cinq.

⁴⁸ Compilation des données archivistiques sur le financement d'Exim Bank of China dans la région du Centre de 2014 à 2015.

Tableau 2 : Condensé des financements d'Exim Bank of China dans les régions de l'Est en 2013 du Sud de 2013 à 2016

N°	Intitulé du projet	Linéaire en km	Année de financement	Part de financement d'Exim Bank (FCFA)	Montant global de financement (FCFA)
1	Entretien de la route Bertoua-Batouri-Kentzou	197	2013	8.323.250.000 (65%)	12.805.000.000
2	Construction par section de la route Ebolowa-Akom II-Kribi	179km	2013	16.055.000.000 (13%)	123.500.000.000
3	Construction de la route, Voies d'accès port de Kribi	34,5km	2014	4.924.800.000 (21,6%)	22.800.000.000
4	Construction de l'Autoroite Kribi-Lolabé	38,5km	2014	212.500.000.000 (85%)	250.000.000.000
5	Construction de la route	20,9km	2016	35.062.500.000 (85%)	41.250.000.000

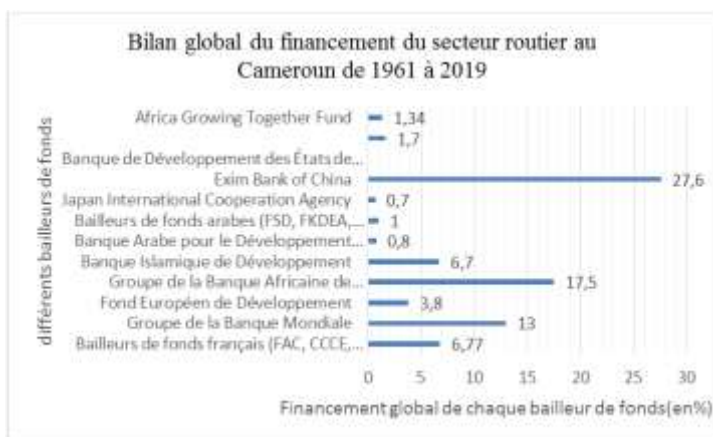
	Grand Batanga-Mboro				
6	Construction par section de la route Grand Zambikri	53km	2016	20.910.000.000 (51%)	41.000.000.000
Totaux		522,9 Km		297.775.550.000	491.355.000.000

Source : réalisé à partir de la compilation AMINEPAT, AMINTP, ANY, rapports et autres documents relatifs aux financements d'Exim Bank of China dans le secteur routier

La route Bertoua-Batouri-Kentzou est l'un des rares projets d'entretien routier à avoir bénéficié d'un financement moyen de la Chine. Sur un linéaire de cent quatre-vingt-dix-sept kilomètres de route, Exim Bank a financé à hauteur de huit milliards trois cent vingt-trois millions deux cent cinquante mille FCFA les travaux d'entretien de cette infrastructure dans la région de l'Est. En termes d'effectifs, le Sud est la région qui a bénéficié d'un plus grand nombre de projets financés. Malgré le volume de projets, le financement est moins consistant que dans la région du Centre. Sur un linéaire de trois cent vingt-cinq virgule neuf kilomètres, la Chine a financé à hauteur de deux cent quatre-neuf milliards quatre cent cinquante-deux millions trois cent mille FCFA sur un montant global de quatre cent soixante-dix-huit milliards cinq cent cinquante millions FCFA. En somme, la Chine en l'espace de cinq ans a financé au total mille trois cent soixante-quinze milliards neuf cent soixante-quinze millions cinq cent cinquante mille FCFA pour un linéaire

de sept cent vingt-cinq virgule un kilomètres. Ce montant fait de la Chine le premier partenaire financier du Cameroun suivi du groupe de la BAD.⁴⁹ Par ailleurs d'autres partenaires notamment africains et sous régional ont également financé les travaux d'infrastructures routières au Cameroun. Il s'agit de la BDEAC qui est un bailleur de fonds de la sous-région Afrique Centrale en occurrence de la zone CEMAC et l'AGTF. Le graphique ci-dessous est fort révélateur sur le rôle leader de la Chine dans le financement des infrastructures routières au Cameroun.

Graphique 1 : Hégémonie de la Chine dans le financement du secteur routier au Cameroun par les principaux bailleurs de fonds de 1961 à 2019



Source : réalisé à partir de la compilation ANY, AMINTP, AMINEPAT, rapports et autres documents relatifs aux financements dans le secteur routier

Le graphique ci-dessus est fort révélateur sur le niveau de dépendance financière du Cameroun. Ce graphique illustre à

⁴⁹ Compilation des données archivistiques sur le financement d'Exim Bank of China dans la région de l'Est de 2013 à 2016.

suffisance le rôle capital que joue la Chine dans le développement des infrastructures routières au pays. Car à elle seule finance plus de 27% du taux global des financements extérieurs dans le secteur routier camerounais.

La présence chinoise en Afrique est certes bénéfique à travers la construction des infrastructures routières comme au Cameroun, il n'en demeure pas moins vrai que cette aide est masquée par une réelle volonté de l'empire du milieu à maintenir l'Afrique dans une situation d'éternelle assistée et de dépendance financière ceci afin de la spolier de ses ressources naturelles.

2. Les effets néfastes de la présence chinoise en Afrique : aide au développement des routes contre la spoliation des ressources naturelles

2.1. Aide financière contre exploitation des ressources

La stratégie chinoise en matière d'exploitation des ressources naturelles du Cameroun c'est l'octroi des prêts (financement) contre l'exploitation des matières premières. Les découvertes de ressources naturelles ont de nombreuses caractéristiques en commun avec les apports d'aide. L'analyse habituelle des découvertes de ressources naturelles dans les pays développés suppose que le pays peut toujours emprunter pour financer l'investissement public : il n'y a donc aucun lien entre cet investissement et la découverte de ressources. Mais ce lien est crucial dans des pays en développement dont l'accès au crédit est limité. Par ailleurs, de nombreux pays ont envisagé de recourir davantage à des emprunts extérieurs non concessionnels pour financer les investissements publics dont ils ont besoin. "Pour ce qui est par exemple du projet de construction de 14 stations de péage automatiques sur tout l'étendue du territoire, le bailleur de fond pourvoyeur du financement destiné à la matérialisation de ce projet doit exploiter les dites stations de

péage routier pendant une durée de dix-sept ans” (Fokam Djoutchou, 2014).

Ceci voudrait ainsi dire que dans les accords secrets qui lient le Cameroun à ce bailleur de fond, il est autorisé par l’État camerounais à ce dernier de percevoir les recettes issus des droits de passage sur ces quatorze stations de péage routier automatique pendant une durée de 14ans à compter de la date de livraison des marchés par l’entreprise adjudicataire.

2.2. L’accaparement des terres

L’achat de terres agricoles par les Chinois a contribué à augmenter le ressentiment contre ces derniers. En 2007, Le directeur de la Banque d’export-import de Chine avait incité les paysans sans terre chinois à s’installer en Afrique. La Chine compte 22 % de la population mondiale et ne dispose que de 7 % des terres cultivables. Selon la base de données Land Matrix, les acquisitions foncières chinoises représentent 290 000 hectares, 15 fois moins que les États-Unis, six fois moins que le Royaume-Uni. La taille des exploitations est relativement faible (exception faite en RDC). Elles sont situées au Cameroun, Bénin, Mali, Madagascar, Mozambique, Tanzanie, Ouganda, Zimbabwe, Zambie, etc. Au Cameroun, Sino Cam Inko s’est installée sur trois sites totalisant 10 000 hectares, cédés par l’État. La Chine ne fait pas partie des plus gros investisseurs fonciers en Afrique tels que la Corée du Sud, les Pays du Golfe, les institutions occidentales,... Elle acquiert deux fois plus de terres en Amérique du Sud et en Asie du Sud-Est.

Au regard des différents courants qui s’affrontent sur la présence chinoise en Afrique, il s’est avéré que les productions chinoises en Afrique sont destinées à garantir l’autosuffisance alimentaire de la Chine et qui sont sceptiques sur le bien- fondé de l’action chinoise Cela se justifie par les centaines d’hectares de rizières développées par la Chine au Cameroun et dont les récoltes sont transportées immédiatement en Chine. En retour, c’est le riz

chinois de mauvaise qualité qui est importé au Cameroun. Il est vrai que les flux d'exportations agricoles ne sont pas massifs de l'Afrique vers la Chine et qu'il y a bien des projets de développement de la riziculture, de créations de centres agricoles pour la production locale, mais aussi des projets d'ordre industriel avec des productions tel que le sucre, le manioc, l'huile de palme.

Conclusion

En somme, il en ressort que la Chine pays d'Asie orientale ayant subi la colonisation européenne au 19^{ème} siècle au même titre que l'Afrique est aujourd'hui une super puissance économique mondiale rivalisant avec les bourreaux d'hier. C'est dans ce contexte qu'elle s'ouvre au monde depuis 2010 notamment à travers la conquête du continent noir. Devenant donc le premier partenaire économique de l'Afrique d'après le rapport 2015 de la Banque Mondiale, la Chine a investi dans divers domaines en occurrence le secteur des infrastructures routières. En l'espace de cinq ans, la Chine s'est illustrée comme le premier investisseur étranger au Cameroun. Principaux pourvoyeur des fonds à l'État du Cameroun pour la réalisation des grands projets structurants, il s'est rapidement avéré que derrière ces investissements colossaux de la Chine, se cachent des vellétés impérialistes. En effet, la géostratégie mise sur pied par la Chine c'est : "Aide financière contre exploitation des ressources naturelles". Ce qui permet d'aboutir au résultat selon laquelle la coopération sino-africaine loin d'être gagnante-gagnante, montre à suffisance qu'il n'y a pas de philanthropie dans les relations internationales, mais rien que les intérêts prévalent. Bien que se prévalent comme une coopération Sud-Sud telle que voulue par Pékin, la coopération sino-africaine en réalité n'est en rien différente de la françafrique. Toutefois, la question qu'on se pose est celle de savoir, en quoi est-ce que l'Afrique peut-elle

s'inspirer du modèle économique chinois pour sortir définitivement du sous-développement ?

Bibliographie

Gabas J-J., Chaponniere J-R. (2012). *Le temps de la Chine en Afrique*, MONTREAL : Karthala, 2012, 207p.

Hugon P. (2011). L'économie politique tricontinentale : le cas des relations de l'Afrique avec la Chine et l'Inde, *Tiers monde*, n° 208, octobre-décembre 2011, p. 45-64.

Alternatives S. (2011). La Chine en Afrique : Menace ou opportunité pour le développement ?, Vol. 18, n° 2, 01/05/2011, p.188.

Perrot S. (2009). Afrique, la globalisation par les Suds, *Politique Africaine*, n°113, 2009/03, p.115.

Michel S., Beuret M. (2008). *La Chinafrique : Pékin à la conquête du continent noir*, Paris : Grasset, 353p.

Chaponniere J-R. (2008). Les trajectoires de la Chine-Afrique, *Afrique Contemporaine*, n°228, 2008/12, pp.21-25.

Chaponniere J-R. (2008). Un demi-siècle de relations Chine-Afrique : évolution des analyses, *Afrique Contemporaine*, n°228, 2008/12, pp.35-48

Aicardi S-Paul. (2004). La Chine et l'Afrique entre engagement et intérêt, *Géopolitique Africaine*, n°14, 2004/04, pp.51-65.

Kernen A. (2014). China, Ltd. : Un business africain, *Politique Africaine*, n°134, juin 2014. - pp.5-132.

Chaponniere J-R. (2012). La Chine et l'avenir économique de l'Afrique, *Futuribles : Analyse Et Prospective*, n° 389, 01/12/2012, pp. 83-84.

Mbabia O. (2010). La Chine en Afrique : un partenaire "spécial" mais pas prééminent, *Monde Chinois Nouvelle Asie*, n° 21, 01/03/2010, pp.123-129.

Chaponniere J-R. (2014). Chine-Afrique : enjeux de l'ajustement chinois pour les pays miniers, *Afrique Contemporaine : Afrique Et Développement*, n° 248, 2014/01, pp.89-105.

Boillot J-J. (2011). La montée de la Chindiafrique et le pionnier du développement A. O. Hirschman, *Tiers Monde*, octobre-décembre 2011, n° 208, pp.115-119.

Askouri A. (2011). Investissements chinois en Afrique: les ingrédients d'une stratégie de déstabilisation, *Alternatives Sud*, VOL. 18, n° 2, 01/05/2011, pp.130-141.

Yong H., Yunnan S. (2010). Les positions de l'Europe, des États-Unis et de la Chine en Afrique, *Tiers Monde*, n° 201, 01/01/2010, pp.181-189.

Aboville R., Sun Q. (2015). *Investissements pétroliers chinois en Afrique: conséquences géopolitiques*, Paris: L'Harmattan, 189p.

Kouanou R A. (2021). Les bailleurs de fonds internationaux et le financement du secteur routier au Cameroun de 1961 à 2019, Thèse de Doctorat Ph.D en Histoire, option histoire des relations internationales. Université de Dschang, pp.92-101.

Meixing D. (2016). La voie suivie par l'économie chinoise pour monter en puissance, *Bulletin de l'observation des politiques économiques en Europe*, no35, Hivers, 28-34.