



HAL
open science

Déconstruire la cartographie des relations sino-africaines : le cas des ports

Xavier Aurégan

► **To cite this version:**

Xavier Aurégan. Déconstruire la cartographie des relations sino-africaines : le cas des ports. *Revue internationale des études du développement*, 2023, 252, pp.29-55. 10.4000/ried.8344 . hal-04190718

HAL Id: hal-04190718

<https://hal.science/hal-04190718>

Submitted on 31 Aug 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

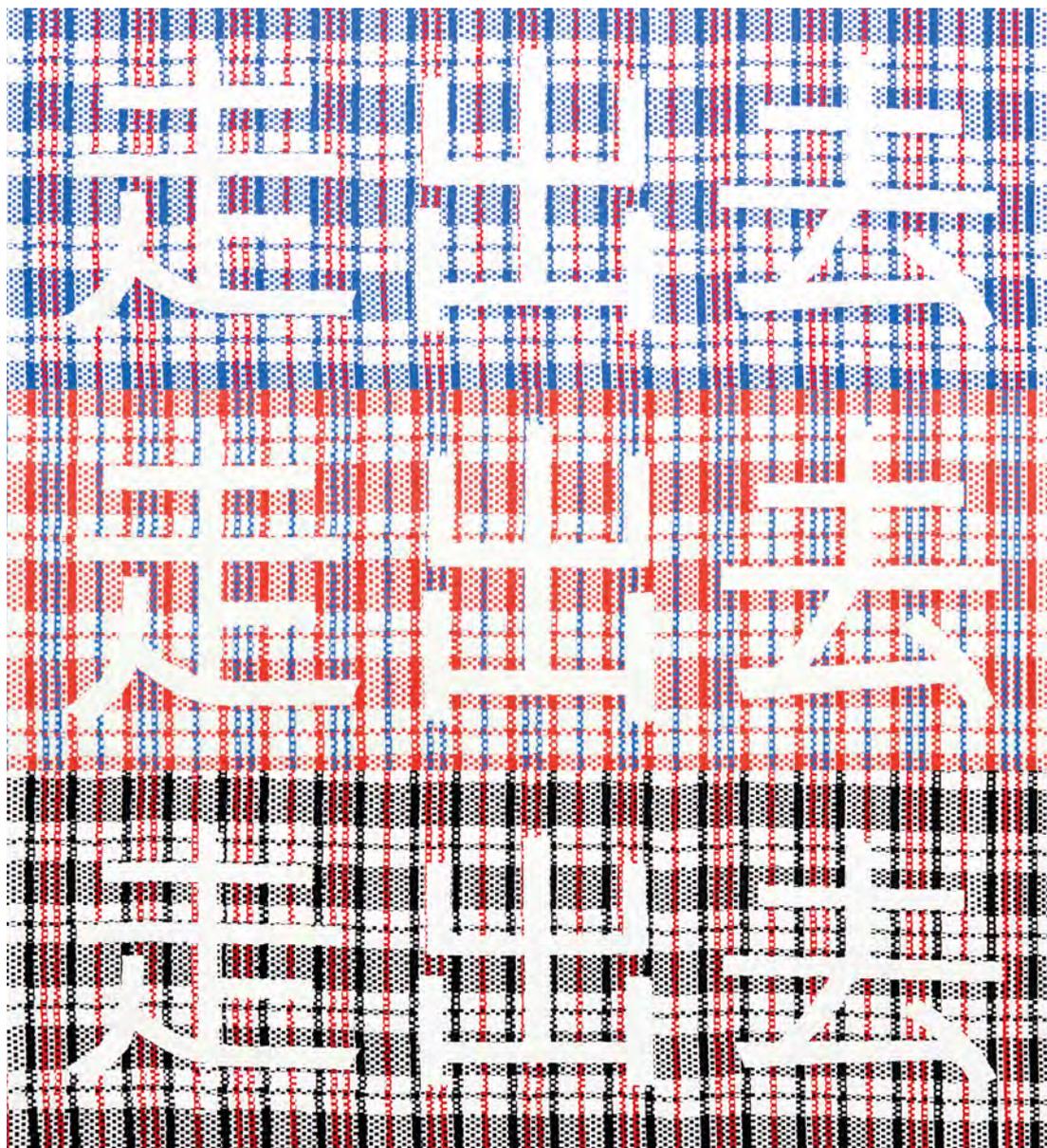
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

► **Relations afro-chinoises :
décentrer l'analyse**

Sous la direction de Thierry Pairault, Folashadé Soulé et Hang Zhou



Déconstruire la cartographie des relations sino-africaines : le cas des ports

Xavier Aurégan

RÉSUMÉ

Cet article propose une vision critique des productions – cartographiques – universitaires portant sur les rôles chinois dans les ports africains. Pour ce faire, une contre-représentation cartographique de ces présences chinoises est générée afin de prendre en compte tout d’abord les modalités d’intervention chinoises, de déconstruire ensuite la cartographie afférente et, enfin, d’inverser les représentations et la cartographie afro-chinoise portuaire. Les résultats de l’enquête font état d’une présence chinoise multimodale qui peut être qualifiée de parcellaire, avec 55 ports et 12 ports secs africains financés, construits et/ou subsidiairement gérés par un acteur chinois, mais également 149 qui ne le sont pas.

MOTS-CLÉS

cartographie, ports, infrastructures, Afrique, Chine

Introduction

Depuis le milieu de la décennie 2000, la terminalisation, la spécialisation et la modernisation des ports africains ont toutes trois entraîné (ou été entraînées par) l'internationalisation des infrastructures côtières du continent (Mareï, 2016). Cette internationalisation se vérifie par l'augmentation des opérateurs de rang mondial (Bolloré, Maersk, CMA CGM, MSC, DP World, China Merchants, COSCO, Hutchison, etc.) dans la gestion des terminaux, dans les lignes maritimes ou leurs dessertes, mais également par le nombre de pays africains devenus millionnaires en conteneurs équivalent vingt pieds (EVP) : ils sont passés de 2 en 2000¹ à 7 en 2020² (UNdata, 2022). Dans ce contexte, certaines sources consultées font état d'une course aux ports africains (Reboredo & Gambino, 2022), autant générée par les opérateurs internationalisés que par les États africains eux-mêmes qui entrent en concurrence pour attirer les flux maritimes. Cette course serait alors symbolisée par des groupes chinois, ou plus souvent encore par la Chine, et parfois cartographiée pour imager et rendre tangibles analyses et conclusions.

Qui tient les ports, tient l'Afrique. Cette expression influencée par les célèbres, mais scientifiquement pauvres formules de Sir Halford Mackinder (1919: 150) et de Nicholas Spykman (1944: 43)³, pourrait résumer bon nombre de documents abordant les relations sino-africaines sous le prisme du maritime. Non sans ironie, nous avons *a posteriori* retrouvé cette expression dans un article d'*Africa Intelligence* (2000), daté de juin 2000, et qui ne concernait non pas la Chine ou l'une de ses entreprises, mais le groupe Bolloré.

Généralement, universitaires comme journalistes privilégient conséquemment l'entrée « Chine » pour analyser les relations entre cette dernière et l'Afrique. Légitimée par l'origine des flux, cette représentation, qui peut être cartographique, est ultra-majoritaire dans l'état de l'art que nous avons constitué afin d'analyser le rôle de la Chine dans le financement, la construction

-
1. Afrique du Sud et Égypte.
 2. Les deux susnommés ainsi que le Maroc, le Togo, le Nigeria, le Ghana et le Kenya. La Côte d'Ivoire approche par ailleurs le million d'EVP en 2020.
 3. « Qui commande à l'Europe de l'Est, commande le Heartland ; qui commande le Heartland, commande l'Île-Monde ; qui commande l'Île-Monde commande le Monde » et « Celui qui domine le Rimland domine l'Eurasie ; celui qui domine l'Eurasie tient le destin du monde entre ses mains ».

et/ou la gestion des infrastructures portuaires africaines. Au total, près de deux cents articles, rapports, documents et bases de données en langues française, anglaise et subsidiairement chinoise forment notre corpus. Comme dans d'autres domaines et secteurs d'intervention – chinois en Afrique –, les titres sont explicites⁴.

Par voie de conséquence, cet article repose sur une double hypothèse. Premièrement, que la cartographie est peu utilisée pour analyser les relations entre les acteurs chinois et africains, d'autant plus s'ils ne sont pas étatiques. C'est également le cas pour les rares analyses décentrées qui privilégient l'Afrique, ses acteurs et territoires, ou du moins qui les placent devant la Chine et l'ensemble des dénominations la caractérisant. Ce faisant, les cartes produites sur cette thématique globale sont souvent descriptives, soit peu analytiques, voire – volontairement – mal construites, ce qui induit en erreur et fausse la lecture. Le terme anglais désignant cette (mauvaise) pratique cartographique est « mapfail », qui désigne « toutes formes d'oubli, d'erreur ou d'approximation, en général involontaires mais pas obligatoirement, qui détournent le message de la carte » (Bahoken, 2018). De même, l'objectivité des cartes a été maintes fois remise en question (Harley, 1988; Herb *et al.*, 2009; Foucher, 2010) puisqu'elles sont subjectives, instrumentalisées, si ce n'est objet de pouvoir. Il convient néanmoins de préciser que la question portuaire, elle, fait l'objet de plusieurs productions cartographiques que nous abordons, pour une partie d'entre elles, dans la première partie.

Secondement, que le faible décentrage des analyses liées aux relations sino-africaines peut, au moins partiellement, être contourné par l'outil que constitue la carte. Si cette dernière ne peut totalement décentrer ces analyses, elle participe au moins à la déconstruction des représentations inhérentes aux supposés rôles chinois dans les ports africains.

Cet article a donc pour objectif de déconstruire les représentations cartographiques des présences chinoises dans les ports africains, en partant, dans un premier temps, des acteurs chinois, comme c'est l'usage (parties 1

4. « China's ports in Africa » (Kardon, 2022), « Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports » (Center for Strategic & International Studies [CSIS], 2019) ou encore « China's Investment in African Ports » (Yang *et al.*, 2020) pour les trois publications retenues *infra*.

et 2). Nous proposons ensuite une cartographie alternative qui tend à inverser ces représentations (parties 3 et 4).

Deux approches sont employées. Une recherche documentaire d'une part, avec le corpus au sein duquel trois références sont inventoriées en vue de comparaisons ultérieures. Empirique d'autre part, avec la constitution d'une base de données⁵ qui recense les dizaines de ports et d'infrastructures du continent africain qui ont parfois fait appel à un financement ou à un groupe d'origine chinoise. Dans ce cadre, la cartographie présente un double intérêt : la partie technique spatialise ces présences chinoises majoritairement situées sur le littoral africain ; la partie géopolitique (Lacoste & Giblin, 2012) permet d'appréhender les représentations et d'en générer de nouvelles, particulièrement chez le lecteur qui sera à même de se forger des cartes mentales par l'intermédiaire des figures proposées *infra*.

1. Les représentations cartographiques usuelles des ports africains concernés par des présences chinoises

Sur le moteur de recherche Google, les cartes répondant aux mots-clés « china africa port » ou « africa china port » présentent de fortes similitudes et sont explicites : ce sont les acteurs chinois qui établissent, alimentent et orientent les relations (Fig. 1). Les conclusions sont rapidement arrêtées. Par exemple, « les entreprises chinoises développent rapidement les ports africains pour en faire des plates-formes des présences politique, économique et militaire intégrées de la République populaire de Chine (RPC) dans chacune des sous-régions du continent » (Kardon, 2022: 10).

5. Réalisée *via* différents types de sources : officielles (autorités portuaires et étatiques), institutionnelles (Banque mondiale par exemple), universitaires (articles, chapitres et rapports ; *AidData* [<https://china.aiddata.org/>]), d'organismes privés (Lloyd's par exemple) et webographiques.

Figure 1 : Une représentation cartographique usuelle des « investissements » chinois dans les ports africains

Fig. 1a



Source : Chimbelu, 2019.

Fig. 1b



Source : Center for Strategic & International Studies (CSIS), 2019.

Fig. 1c



Source : Kardon, 2022.

En termes de sémiologie graphique (Poidevin, 1999), les trois cartes précédentes ont l'avantage de ne pas surexposer les pays ou territoires africains : peu ou pas de couleurs chaudes telles que le rouge ; les pays ne sont pas colorés ou seulement en gris. De même, les variables visuelles taille (grandeur des figurés), valeur (variation du rapport blanc/noir) et forme (cercles ou triangles) n'ont pas vocation à rendre démesurés les « investissements » chinois sur les côtes africaines. Il n'en reste pas moins que les cartes présentent certains défauts : effet quantitatif réel ou volontaire des cartes 1 et 3 qui rendent imposants les rôles chinois sur les façades maritimes africaines ; typographie écrasante des États africains au sein de la première, qui, comme la troisième, omet plusieurs pays par ailleurs ; apport sommaire de la carte descriptive n° 3. Les titres aussi posent problème. Effectivement, le mot-valise « investissement » suggère que la Chine – les acteurs économiques chinois du moins – réalise des investissements directs étrangers (IDE) en devenant propriétaire d'infrastructures portuaires africaines, renvoyant inexorablement à des termes tels que : influence, propriété, politiques étatique ou officielle, souveraineté ou encore néocolonialisme.

Bien que choisies d'une manière subjective, ces cartes sont semblables à d'autres⁶ et sont relativement peu « tape-à-l'œil » en comparaison de productions rougissant la quasi-totalité du continent africain pour montrer à l'envi l'omniprésence de la Chine en Afrique⁷. En revanche, elles renvoient toutes à des erreurs de fond.

2. Compiler n'est pas analyser : de la nécessaire prise en compte des modalités d'intervention chinoises

Au lieu de vérifier les annonces chinoises comme africaines parfois, cartes comme publications enregistrent l'ensemble des supposées modalités d'intervention chinoises comme étant *de facto* des formes d'intérêt, de présences/influences et plus directement d'« investissements » chinois en Afrique. En schématisant, la rumeur prend le pas sur la vérification, et la simplification *via* le terme « investment » rend superficielle la démonstration. Afin d'évaluer cette potentielle appétence africaine pour les acteurs chinois et pour davantage de lisibilité, nous réduisons notre corpus à trois références (CSIS, 2019 ; Kardon, 2022 ; Yang *et al.*, 2020) qui nous paraissent être les plus abouties.

D'après un rapport du Center for Strategic and International Studies (CSIS, 2019), laboratoire d'idées états-unien fondé en 1962, sur les 204 ports africains que nous avons comptabilisés (World Report Index, 2022)⁸, 46 auraient fait appel à un acteur chinois chargé de le financer, de le construire et/ou de l'exploiter. Sur les 46, 41 auraient fait le choix de confier la construction partielle ou totale de leur infrastructure à un groupe chinois ; et 27 auraient sollicité un financement chinois. Sur ces 27 infrastructures portuaires financées et qui sont par nature diversifiées (« harbors », « terminals », « berths »,

6. Comme celle produite par *The Economist* en 2021 : <https://www.economist.com/china/2021/12/09/america-worries-about-chinas-military-ambitions-in-africa>

7. À l'image de la carte du *Daily Mail* de 2021 : <https://www.dailymail.co.uk/news/article-9554253/How-China-bought-influence-Africa-warns-new-naval-base-there.html>

8. Nous ôtons 25 ports, ou plutôt terminaux, qui sont explicitement notés comme pétroliers, gaziers ou charbonniers pour Nacala au Mozambique. Ainsi, le total des ports situés sur le continent africain, selon Maritime Safety Information (MSI), est de 229 au 26 décembre 2022.

« quays », « piers » etc. ; CSIS, 2019: 8), 18 auraient été construites par un groupe chinois ; 11 exploitées par l'un de ces derniers, 6 étant situées en Afrique de l'Ouest, 4 en Afrique de l'Est et finalement 1 en Afrique centrale.

La deuxième source sélectionnée au sein de notre corpus est un article de Yang Zhongzhen, He Yunzhu, Zhu Hao et Theo Notteboom (Yang *et al.*, 2020). Elle est plus récente que la première, propose une démarche méthodologique plus scientifique et *a priori* moins politiquement marquée, mais utilise également le faux-ami « investment ». Elle fait état de 24 ports dans 20 pays africains concernés par un financement, une construction et/ou une exploitation d'origine chinoise. En revanche, seuls 20 + 1 (avec le projet finalement avorté de Bagamoyo en Tanzanie) sont précisément décrits. L'intérêt de cet article est également de préciser les modalités d'intervention, et secondairement les montants : selon nous, ils sont difficilement vérifiables et évoluent, ne serait-ce qu'à travers les phases d'achèvement, d'où les difficultés à croiser, à justifier et à authentifier ces sommes. De plus, les montants ont tendance à autojustifier leur publication. Les modalités sélectionnées par les autorités africaines sont au nombre de cinq et sont ventilées comme tel : 3 ports *via* un contrat Engineering Procurement Construction (EPC) ; 7 avec un Engineering Procurement Construction + financement + investissement (EPC + F + I) ; 3 selon le modèle Build-Operate-Transfer (BOT) ; et 4 par le biais d'un partenariat public-privé (PPP). Il y a, de surcroît, 3 IDE chinois. Ainsi, plusieurs modalités peuvent impliquer un IDE, ceux-ci n'étant pas limités à la seule « acquisition ».

Sans compter leurs omissions (qui ne sont donc pas intégrées dans notre décompte), sur les 20 ports spécifiquement mentionnés, cinq erreurs ont été commises par les auteurs, ce qui représente tout de même le quart de leur recensement. Elles concernent les projets non aboutis de Cherchell (Algérie), de Tamatave (Madagascar), de Conakry (Guinée), de Fernão Dias (São Tomé-et-Príncipe) et de Port-Gentil (Gabon). Naturellement, ces erreurs ne sont pas forcément délibérées, les publications étant tributaires des autorités africaines acceptant ou non tel contrat, des phases de négociation/réalisation après annonce, et des délais liés aux publications – scientifiques. En revanche, trois des quatre auteurs étant originaires d'une institution chinoise, nous ne pouvons totalement écarter l'idée que leur article sert – aussi – à

enjoliver la capacité chinoise à « développer » l'Afrique. Certaines phrases sont plutôt explicites :

From a macro-economic perspective, Chinese investments in African ports are aimed at promoting a better cooperation between China and African countries and at driving African growth and development forward (Yang *et al.*, 2020: 11).

Cet article (Yang *et al.*, 2020) estime par ailleurs que les acquisitions (IDE) chinoises concernent essentiellement 3 ports africains, voire 4 en ajoutant Port-Saïd⁹ : Doraleh (Djibouti), Tincan Island Container Terminal (TICT, Lagos, Nigeria) et Lomé (Togo). Ces IDE seraient tous l'œuvre d'un seul groupe : China Merchants. Pourtant, ces acquisitions sont souvent minoritaires : 23,5 %, en 2013, de Port de Djibouti SA (PDSA)¹⁰ et ses 4 ports (et non Doraleh seul); 28,5 % du port nigérian¹¹ depuis 2010; 50 % du terminal à conteneurs togolais depuis 2012¹².

Nos propres résultats, croisés avec ceux de Thierry Pairault (2018), indiquent en sus une triple présence de China Merchants à Abidjan en Côte d'Ivoire (12,25 %), à Eurogate Tanger (19,6 %) et à Somaport Casablanca (48,75 %) au Maroc. Ces trois présences ont été rendues possibles par l'IDE effectué en 2013 au sein du groupe Terminal Link, filiale de la CMA-CGM, octroyant à China Merchants 49 % des parts. Ainsi, l'investissement chinois, apprécié largement (*investment*) ou précisément (IDE) n'est aucunement réalisé sur les ports eux-mêmes, mais bien sur les organismes, autorités ou sociétés chargées d'exploiter tout ou partie des infrastructures. Le port demeure donc à 100 % la propriété du pays africain, qui reste maître de sa politique

9. Le terminal à conteneurs de Suez-Est (Port-Saïd) est certes mentionné, mais sans précision sur la part détenue par COSCO (20 % des parts) depuis 2007 – et non 2009 comme indiqué (Yang *et al.*, 2020: 5). Au sein de la coentreprise privée Suez Canal Container Terminal (SCCT), APM Terminals (55 % des parts) reste par ailleurs l'actionnaire majoritaire.

10. Le gouvernement djiboutien conserve 76,5 % des parts et l'IDE chinois n'est réalisé que dans la société d'exploitation, et non dans les ports eux-mêmes.

11. Tin Can Island, créé en 2006, est une concession attribuée par les autorités nigérianes à Bolloré Ports (52,5 %) et au consortium chinois qui détient, avec le China-Africa Development Fund, 47,5 % des parts.

12. L'autre moitié étant détenue par Terminal Investment Limited (TIL), propriété de Mediterranean Shipping Company (MSC).

et de son infrastructure globale (port). Il reste à l'avenant propriétaire des subdivisions (terminaux) du port, quand bien même celles-ci font l'objet de concessions à plus ou moins long terme. Précisément, l'IDE chinois au sein de Terminal Link n'est même pas effectué en Afrique, mais en France puisque CMA-CGM et Terminal Link sont domiciliées à Marseille. En Afrique spécifiquement, au moins un groupe chinois, COSCO, a donc réalisé un IDE à Port-Saïd, à hauteur de 20 %.

Cartographier ces multiples formes de présence chinoise, directes comme indirectes, s'avère ardu, et nous faisons le choix, critiquable, de faire apparaître Tanger, Casablanca et Abidjan (Fig. 2 à 5). De même, il n'est pas possible de cartographier chaque terminal de chaque port africain. Ce faisant, nous sommes contraint de simplifier au maximum avec cette unique mention « port », au lieu de « terminal roulier », « terminal à conteneurs », etc.

L'article d'Isaac Kardon (2022), du laboratoire d'idées Carnegie Endowment for International Peace (CEIP), est la dernière source sollicitée. Selon lui, les « ports africains dans lesquels des entreprises chinoises jouent ou ont joué un rôle vérifiable en tant que constructeur, financier, propriétaire ou exploitant tout ou partie de l'installation » (Kardon, 2022: 11) sont au nombre de 61. Des différences notables émanent de nos bases de données respectives. Par exemple, si nous incluons Durban en Afrique du Sud, Skikda (El Djedid) en Algérie, Sokhna en Égypte, le port de pêche de Jamestown au Ghana et l'infrastructure guinéenne de Boffa¹³, nous excluons plusieurs ports notés en tant que « project under development » (Kardon, 2022: 28) : Cherchell (Algérie), Douala et Lolabé (Cameroun), Mindelo (Cap-Vert), Banjul (Gambie), Tamatave (Madagascar), Fernão Dias (São Tomé-et-Príncipe), Bagamoyo et Zanzibar (Tanzanie), et enfin Radès en Tunisie. De surcroît, nous avons ajouté et cartographié les ports secs¹⁴.

13. Nous n'incluons pas le terminal charbonnier de Nacala (Maputo) au Mozambique puisque nous rejetons toutes les infrastructures portuaires énergétiques repérées et/ou connues.

14. « Un *port sec* est un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un port maritime ». *Géococonfluences*, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/port-sec-port-avance>

L'agrégation des trois sources porte le total à 69 ports (Fig. 2a) : 61 selon Isaac Kardon, 46 selon le CSIS et 24 selon Yang *et al.*, lorsque notre base de données en répertorie 55, avec 26 autorités étatiques ou portuaires africaines qui ont favorisé un financement, un constructeur et/ou un opérateur chinois (Fig. 2b). Notre représentation cartographique (Fig. 2b) participe alors à déconstruire les présences chinoises dans les ports africains, qui se veulent essentiellement limitées dans le temps (construction ou aménagement), voire dans l'espace.

La première carte de la figure 2 (Fig. 2a) exprime les ports financés, construits et/ou gérés par des acteurs chinois selon les trois sources citées *supra* (CSIS, 2019; Kardon, 2022; Yang *et al.*, 2020). Si la densité est certainement la première conclusion à laquelle parvient le lecteur, elle est trompeuse puisque sur les 204 ports africains que nous avons répertoriés grâce au World Report Index (2022), seul le tiers (33,8 %) est cartographié. Deuxièmement, avec la variable visuelle valeur N₃₅, soit le gris, la quasi-totalité du littoral semble représentée. Pourtant, cinq États ne sont pas concernés par une activité chinoise (Lybie, Liberia, Bénin, République démocratique du Congo [RDC] et Somalie [incluant le Somaliland]). Il faudrait y ajouter les Comores, les Seychelles et Maurice. Troisièmement, plusieurs régions se démarquent, dont l'Afrique de l'Ouest et le golfe de Guinée, ainsi que l'Afrique de l'Est (Tanzanie et Kenya). De même, certains pays africains semblent davantage concernés, possédant plusieurs ports financés, construits et/ou gérés par des acteurs chinois. Enfin, les types d'activités confiées aux acteurs chinois sont hétérogènes, bien que la construction ressorte davantage, confirmant une forme de présence limitée – dans le temps – des acteurs chinois dans les ports africains.

3. Déconstruire pour mieux inverser les représentations cartographiques

Sur la seconde carte (Fig. 2b) qui est l'émanation de notre base de données, la densité est visiblement moins forte. En l'absence de la Tunisie et de la Lybie, du Cap-Vert et de São Tomé-et-Príncipe notamment, la carte semble plus aérée. Cette impression est trompeuse, puisque le nombre de ports est relativement proche entre les deux cartes : 69 infrastructures recensées

par notre corpus, 55 selon notre base de données, avec 12 ports secs en sus. L'Afrique occidentale est toujours représentée (du Maroc à la Sierra Leone), tout comme le golfe de Guinée, l'Afrique australe côté océan Indien, et la mer Rouge (Djibouti, Érythrée, Soudan et Égypte). Djibouti, avec ses quatre ports, devient l'un des États africains le plus impliqué (avec le Ghana, le Nigeria et l'Égypte); d'autant plus que Damerjog et Tadjourah sont seulement séparés de 50 km à vol d'oiseau. Enfin, la Méditerranée est également présente avec les ports algériens, mais surtout égyptiens et marocains.

Un phénomène de double polarisation s'opère donc : sur certains littoraux, et dans certains pays¹⁵. En évinçant une nouvelle fois Djibouti, indépendant en 1977, ainsi que le Nigeria qui ne reconnaît Pékin qu'à la suite de la guerre du Biafra qu'elle a soutenu en 1971, ces – futurs – pays africains ont tous été des partenaires privilégiés de la Chine maoïste (Aurégan, 2016). Dans ce cadre, il faut aussi tenir compte des ports secs tanzaniens et éthiopiens, et secondairement congolais (RDC) et kenyans. En outre, les ports ou États africains ayant fait appel à des acteurs chinois sont, d'une part, les principaux partenaires africains de la Chine, et d'autre part, les principales économies – extraverties – du continent. Les territoires continentaux dotés des plus importants indices de littoralité sont présents, hormis la Lybie.

La synthèse à laquelle nous parvenons (Fig. 2b et 3) fait état de 26 + 2 États africains (avec l'Éthiopie et la RDC pour les ports secs que nous écartons ci-après) concernés par une forme de présence chinoise dans leurs ports. En évinçant l'Eswatini d'une part, qui reconnaît Taïwan, et les 16 États africains enclavés d'autre part, il y aurait ainsi 26 États africains sur 37 (70 %) qui auraient fait appel à un acteur économique chinois afin de financer, construire et/ou gérer l'un de ses ports. Ces derniers seraient au nombre de 55 sur 204, soit près de 27 %. En outre, la Chine et ses groupes auraient financés 22 des 55 infrastructures portuaires recensées (40 %), ou près de 11 % des 204 au total. Dans ce cadre, ces groupes chinois auraient participé à construire 47 des 55 infrastructures dénombrées (85 %), ou encore 23 % des 204. Finalement, les groupes chinois opéreraient seuls ou conjointement

15. Mauritanie, Guinée, Sierra Leone, Ghana, Nigeria, Angola, Tanzanie, Djibouti et Égypte.

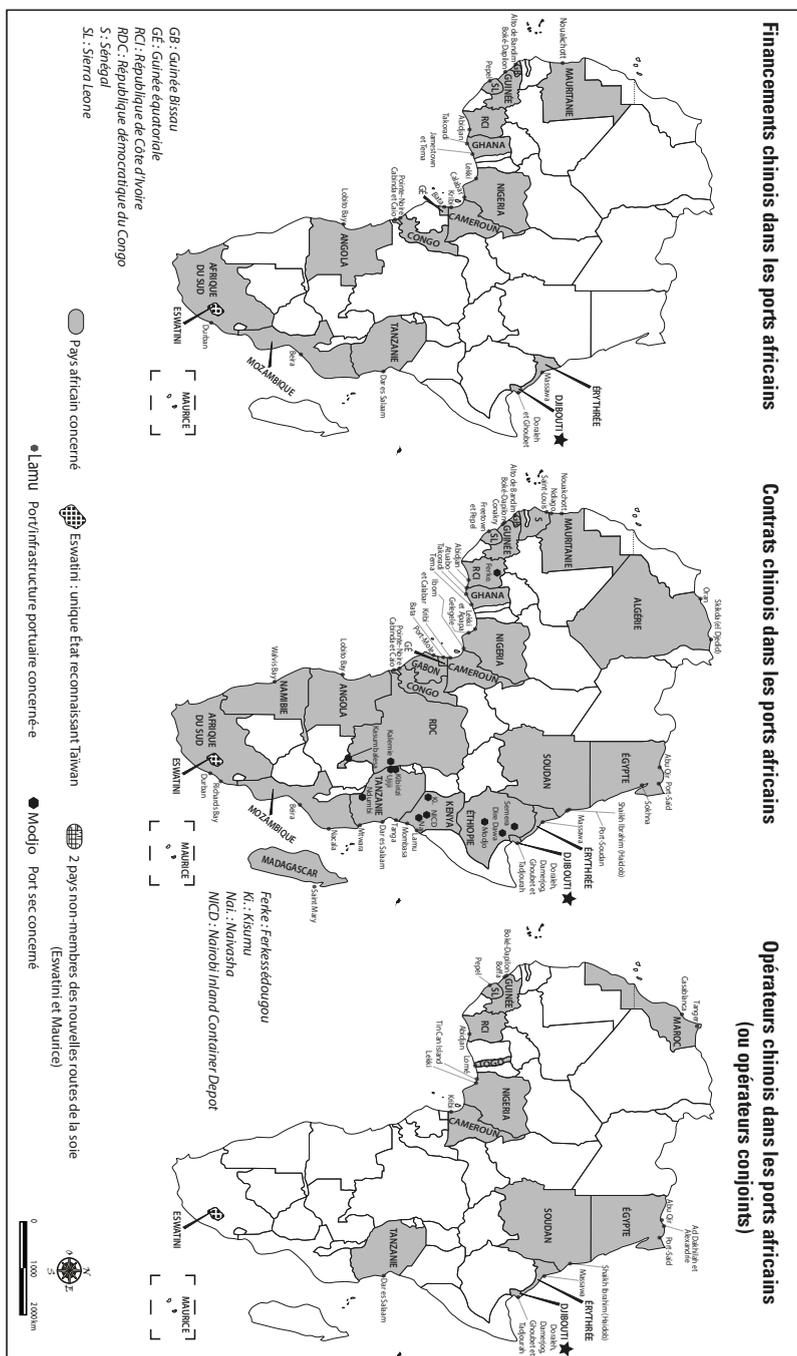
21 des 55 ports (38 %), des terminaux à conteneurs plus précisément, soit seulement 10 % du total africain.

Ce décompte nous éclaire sur la présence pour le moins diffuse et inégale des acteurs économiques chinois dans les ports africains (Fig. 3), puisqu'aucun d'entre eux n'est majoritairement contrôlé (propriété *via* un IDE) par un groupe d'origine chinoise. Cette affirmation contredit le corpus et ses titres par trop ostentatoires (« China's ports in Africa », « investment », etc.).

La figure 3 nous renseigne sur les parties africaines ayant sollicité un financement chinois, et sur les contrats de construction et de gestion portuaires attribués aux acteurs chinois. Djibouti et Érythrée exceptés, l'Afrique du Nord et le triangle Maroc-Kenya-Égypte n'ont semble-t-il pas sollicité de prêts chinois pour créer, développer et/ou aménager leurs infrastructures. En revanche, les contrats de construction confiés aux entreprises chinoises sont généralisés à l'ensemble du littoral africain. Enfin, les opérateurs portuaires chinois sont principalement situés au Nord de l'équateur. Sont-ils implantés dans les principaux ports du continent ?

Selon le classement One Hundred Ports 2020 de Lloyd's (2022), seuls trois ports à conteneurs africains parviennent à s'immiscer dans ce top 100 : Tanger au 35^e rang, Port Saïd à la 46^e place et Durban à la 72^e. Les deux premiers sont effectivement concernés par une présence (indirecte puis directe) chinoise, mais non pas Durban. Ces opérateurs sont-ils alors présents au sein des ports les plus performants ? Selon *The Container Port Performance Index 2021* de la Banque mondiale (2021), c'est effectivement le cas pour Tanger (rang 6 mondial), Port Saïd (15), Ad Dakhilah (139), Casablanca (262), Alexandrie (277), Tin Can Island (TICT, 339), Lomé (349), Kribi (355), Abidjan (360) et Pointe-Noire (362). Dans ce cadre, le Maroc et l'Égypte sont sans aucun doute les pays les plus stratégiques des lignes maritimes chinoises et des affréteurs afférents puisqu'ils sont aussi les deux premiers pays africains en termes de trafic de conteneurs en EVP en 2020 : 6,9 millions pour le Maroc et 5,9 millions pour l'Égypte (Banque mondiale, 2022).

Figure 3 : Les modalités d'intervention chinoises dans les ports africains



Source : Élaboration de l'auteur, 2023.

Les autorités africaines se tournent ainsi de plus en plus fréquemment vers des groupes chinois pour la construction, le financement des extensions ou des aménagements, et subsidiairement pour la gestion des dites infrastructures. Ces informations rejoignent d'autres résultats portant uniquement sur le financement des infrastructures africaines en général (Aurégan, 2022, 2023). Elles confirment au moins en partie les représentations, africaines comme occidentales, évoquant les présences accrues d'acteurs économiques chinois sur le continent. Néanmoins, elles n'indiquent qu'une partie des réalités. Premièrement, ces présences chinoises doivent être confrontées ou du moins comparées à d'autres, celles des groupes DP World et Bolloré en premier lieu (Fig. 4). Comme l'indique elle-même sa filiale, Bolloré Africa Logistics est, jusqu'à fin 2022 du moins¹⁶, « le leader du transport et de la logistique en Afrique, où elle dispose d'un réseau sans équivalent avec 250 filiales et près de 21 000 collaborateurs dans 49 pays dont 47 en Afrique ». Cet espace commercial, logistique et stratégique, réticulaire et partiellement interconnecté de Bolloré – ou « Bolloréstan » –, remet en perspective la « percée » de groupes chinois dans les ports africains. Il la minimise d'autant plus si l'on considère la nature originelle de l'intervention « bolloréenne » à partir de 1986 : l'IDE (Debie, 2001 ; Raulin & Lecadre, 2000). Secondement, les acteurs chinois restent naturellement tributaires des contrats ou des concessions qu'ils obtiennent auprès de leurs clients, soit les autorités africaines.

4. Inverser les représentations et la cartographie afro-chinoises portuaires

Procéder à un décentrage de l'analyse des relations sino-africaines, ou plutôt, afro-chinoises, exige de mobiliser des méthodologies plurielles en raison des acteurs africains qui le sont tout autant. Des chefs d'État (Malm, 2020) aux syndicats (Lampert & Mohan, 2015) en passant par des organisations politiques (Soulé, 2018) ou des gouvernements d'échelles locales (Gambino & Périer, 2020), nombreux et croissants sont les types d'acteurs africains tissant des liens avec des acteurs et types d'acteurs chinois. Ces relations, passées de stato-centrées à atomisées, complexifient et enrichissent les analyses

16. Bolloré a définitivement vendu ses activités logistiques en Afrique à MSC le 21 décembre 2022, pour 5,7 milliards d'euros.

ayant trait aux acteurs individuels et collectifs s'inscrivant durablement ou temporairement dans ces rapports afro-asiatiques.

Dans ce cadre, la précédente déconstruction cartographique des différents rôles chinois dans les ports africains met en exergue au moins deux points : tout d'abord, que l'influence de la Chine et de ses acteurs économiques sur le littoral africain est pour le moins parcellaire en 2023 ; secondement, que cette influence est explicitement exagérée par les auteurs qui s'y sont intéressés. En cela, il n'y a aucunement atteinte à la souveraineté des États africains, bien au contraire.

Ainsi, les autorités portuaires tanzaniennes de Bagamoyo et de Zanzibar (projet de Mpiga Duri) ont finalement décliné les offres de financement chinoises en 2022, avec pour arguments officiels le contexte économique et le coût du projet global (10 milliards de dollars pour Bagamoyo). De même, anticipant les difficultés pour rembourser les 800 millions de dollars estimés, São Tomé-et-Príncipe a suspendu son projet de complexe portuaire de Fernão Dias en 2022. Le Mozambique a fait de même avec Technobanine (Matutuine District). Madagascar n'a pas donné suite à trois projets (Tamatave, Narinda Bay et Ambodifotatra), ou presque, puisque le port de Tamatave est financé par l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) et construit par deux groupes nippons (Oriental Consultants Global Co. et ECOH). La Guinée a également annulé trois projets (Kamsar, Matakong et Conakry), ou presque. Kamsar est géré par Bolloré-MSC et le port de la capitale Conakry est, quant à lui, emblématique : la China Harbour Engineering Company (CHEC) était pressentie jusqu'en 2017, lorsque l'appel d'offres a été annulé par directive présidentielle. En 2018, Alpha Condé a alors choisi le groupe turc Albayrak. Une forme de camouflet pour les dirigeants de la CHEC, qui avait pourtant remporté un contrat en 2014 pour la construction d'un nouveau quai (mentionné dans les figures). Pour Cherchell, en Algérie, le projet n'est toujours pas engagé malgré d'innombrables annonces et avancées favorables. Le projet sierraléonais de port de pêche doublé d'une voie ferrée, situé à Black Johnson, est quant à lui décrié par les associations environnementales. Enfin, le Gabon n'a pas confié le contrat du port de Libreville à la China Road and Bridge Corporation (CRBC), mais à Bolloré-MSC.

Si ces décisions africaines ne peuvent être qualifiées de résistances, force est de constater que les groupes chinois sont parfois dépossédés de contrats ou concessions, ou que les annonces ne sont pas suivies d'effets tangibles. N'est-ce pas uniquement le jeu de l'offre et de la demande qui s'exprime ici, plutôt que des considérations historiques (relations bilatérales), politiques (réseaux, corruption, clientélisme) ou économiques (prix et conditions notamment)? Ou au contraire, l'agencéité (Olivier de Sardan, 2021) au sein des relations afro-chinoises est-elle permise par l'expérience acquise par les acteurs africains de tout ordre ayant le recul nécessaire sur les conséquences positives comme négatives des « présences » chinoises sur le continent? Pour les ports, Djibouti est supposément un cas d'école, un groupe chinois (China Merchants) ayant remplacé un groupe émirati (DP World). Mais les raisons (Barton, 2022; Pairault, 2018) de ce remplacement ne sont-elles pas plutôt à rechercher au sein des rapports de force et de pouvoir djiboutiens, voire entre Djibouti et les Émirats arabes unis, que du côté chinois? Les acteurs chinois, pour le dire autrement, ne sont-ils pas plus passifs qu'ils n'y paraissent? Ne répondent-ils pas davantage qu'ils ne proposent ou engagent?

En Afrique, le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) de l'Union africaine comprend 409 projets¹⁷. Sur ce total, début 2023, le secteur transport représente 232 projets, ou 56,72 %. Sur les 232 projets, 44 sont relatifs aux ports : ils forment 18,96 % des 232 projets de transport et 10,75 % de l'ensemble. Néanmoins, seuls 20 projets des 44 sont strictement orientés sur les ports. Ces 20 projets du PIDA peuvent réhabiliter ou mettre à niveau (« upgrading » ou « modernisation ») les infrastructures, les agrandir (« expansion ») et simplement en créer de nouvelles (« new »). Ils se répartissent comme suit : 11 mises à niveau, 3 élargissements et 6 créations. Les autorités en charge ont-elles sollicité des acteurs financiers ou entrepreneurs chinois pour aménager ou construire leurs outils portuaires?

À cette question, la réponse est oui, puisque sur les 20 ports recensés, 10 ont été ou sont au moins partiellement financés et/ou construits par une partie chinoise. Ainsi, Kribi au Cameroun, Pointe-Noire au Congo, Dar es Salaam en Tanzanie (trois *items*), Mombasa au Kenya, Durban en Afrique du Sud, Walvis Bay en Namibie, Abidjan en Côte d'Ivoire et enfin

17. PIDA *Projects Dashboard* : <https://www.au-pida.org/pida-projects/>

Tema, au Ghana, ont à un moment donné fait appel à la « Chine ». Si les situations sont *de facto* diversifiées, un groupe chinois revient de manière récurrente : la CHEC, filiale du géant à capitaux publics de la construction China Communications Construction Company (CCCC), sous tutelle de la Commission de supervision et d'administration des actifs publics de l'État chinois (SASAC) pilotée par le Premier ministre. Ainsi, la moitié des ports du PIDA est théoriquement liée aux acteurs chinois. Ceci peut s'expliquer par les compétences chinoises développées dans le secteur maritime (construction, aménagement et gestion des ports et terminaux, mais aussi *supply chain*, du pré au post-acheminement), par les difficultés à trouver des financements, par le facteur « moins-disant », et par la volonté africaine de diversification des partenaires entamée dans les années 1990-2000.

En Afrique, le PIDA entend également développer les États enclavés par le biais d'infrastructures diverses, dont les ports secs. Sur les neuf projets du PIDA, quatre au moins ont été réalisés ou réhabilités par une entreprise chinoise : ceux de Modjo et Semera en Éthiopie (Norinco-Lalibela Engineering and Construction Share Company¹⁸), Kalemie en RDC, par China Gezhouba Group, et Kisumu au Kenya (China Road and Bridge Corporation, CRBC). Ce faisant, sur mer comme sur terre, les groupes chinois apparaissent essentiellement comme des prestataires, et non pas comme des investisseurs ou des agents pro-actifs (Fig. 2 à 5).

En définitive, il est envisageable de proposer une dernière planche cartographique. D'une part, elle fait apparaître les États africains ayant sollicité un prêt chinois pour créer, aménager ou réhabiliter l'une de leurs infrastructures portuaires (financement chinois). D'autre part, elle représente les États ayant confié une partie de la gestion de leur infrastructure à un groupe d'origine chinoise. Les parties africaines auraient ainsi créé, *de facto*, un « rôle durable » chinois sur leur littoral (Fig. 5). Mais l'inverse est également possible et partiellement cartographiable, soit les parties africaines qui n'auraient pas souhaité entériner ce rôle durable chinois au sein de leurs ports. En d'autres termes, au lieu de cartographier ou de prendre en compte les ports dans lesquels la Chine a joué ou joue un rôle, privilégions les ports où elle est marginale, si ce n'est absente.

18. Co-entreprise créée en 2004 et fermée en 2009 entre la chinoise *Norinco* et l'éthiopienne *Lalibela Construction Company*, aussi dénommée *Nori-La* (Thakur, 2009: 10).

Conclusion

En première lecture, la cartographie semble démontrer que les ports africains sont des portes d'entrée (*gateway*) et de sortie pour certains acteurs économiques chinois et leurs flux. En cela, le niveau macro met en exergue les marchandises chinoises (qui entrent) et les minerais et matériaux africains (qui sortent) du continent. Les acteurs économiques chinois ne suivent pas forcément une doctrine établie par l'État (Gu *et al.*, 2016). Néanmoins, en œuvrant à leurs stratégies commerciales, ils réalisent directement comme indirectement les priorités des autorités chinoises : sécuriser l'approvisionnement en matières premières ou matériaux qui alimente les lignes de production manufacturières domestiques dont une partie des produits finis est exportée sur le continent, tout en pourvoyant à créer ou à alimenter les relais de croissance extraterritoriaux chinois que sont les marchés et les gouvernements africains. Cette première lecture n'est pas dénuée de légitimité et nous la reprenons partiellement ici en évinçant tout de même les ports vus comme des pions sur l'échiquier chinois (Debie & De Guio, 2004; Kardon, 2022; Slack, 1994).

Toujours en première lecture, la présence multimodale des acteurs chinois semble conséquente étant donné la cartographie afférente. Elle est pourtant éclatée géographiquement. Contrairement à DP World et Bolloré-MSA, elle l'est également en termes d'acteurs. Cette présence se fait essentiellement par la construction puis le financement, et encore peu *via* la gestion de terminaux à conteneurs, limitée à Hutchison. Surtout, elle ne se fait que marginalement par les IDE. Par voie de conséquence, le contrôle chinois de ces infrastructures est un argument non-recevable. La grande majorité des formes de présences chinoises au sein des ports africains n'est que temporaire, limitée à l'achèvement de la construction; non responsabilisantes pour le dire autrement.

En seconde lecture, et ceci vaut pour l'ensemble des domaines touchant les relations Afrique-Chine, nous sommes confrontés à beaucoup d'annonces, mais aussi à beaucoup de revers pour les groupes chinois. Il semble donc fondamental de rappeler que les financements chinois sont avant tout adossés à des projets africains, d'échelles locale, nationale comme régionale, et qu'ils ne sont que le résultat de négociations ou de rapports de force entre

capitales africaines et autorités chinoises, entre élites africaines et groupes chinois, et enfin entre groupes mondialisés, chinois ou non. Comme le relève Benjamin Steck (2018: 95), « toute décision concernant les ports en Afrique relève encore, en dernier ressort, des plus haute instances de l'État. Le port est la manifestation de l'État ». Désaxer nos regards et analyses est ainsi consubstantiel aux stratégies et décisions africaines, et aux concurrences entrepreneuriales de firmes transnationales qui font et défont les ports. Cette contre-représentation ou décentrage des regards contribue alors à limiter l'essentialisation de la relation sino-africaine (Pékin en Afrique; la Chine colonise l'Afrique et ses ports; etc.), et à faire la différence entre imagination et fantasme alimentés par un certain *China bashing* d'un côté, et réalité de l'autre.

Au-delà de ces considérations exploratoires qui nécessitent des études approfondies, il nous apparaît fondamental d'étudier la territorialité des projets créés et/ou gérés par des acteurs chinois pour le compte d'autorités africaines, soit leurs emprise et inscription spatiales, leurs connexions avec les arrière-pays ou hinterlands, mais avant tout avec l'urbain proche. Sont-ils des projets hors-sol et/ou des enclaves (Debie & Steck, 2001)? Sont-ils pensés en lien, en réseau, en connexité avec les territoires, activités, aires résidentielles, ou zones d'activités et commerciales préexistantes? S'il s'agit d'extensions et non de créations *ex nihilo*, comment s'intègrent-elles? Quels éléments de couture permettent d'associer infrastructures, zones, activités, tissus et fonciers? Sont-ils facteurs de nouvelles mobilités, et ont-ils une portée durable? Ces questions rejoignent des travaux moins récents évoquant une « déconnexion port/territoire » (Debie, 2013; Debie & De Guio, 2004) et « ville/port » (Hall, 2010), mais également la régionalisation des économies (BAD-OCDE-PNUD, 2015; Coussy, 2001; Hugon, 2003). Avec l'ajout de l'acteur pluriel « Chine », ce divorce ou cette distorsion entre les ports et leurs arrière-cours ne serait pas de nature à réagencer les territoires africains (Engel & Nugent, 2009), mais plutôt à limiter leur développement, à les extravertir et *in fine* à les fragmenter une fois encore (Amin, 1977; Bayart, 1999; Limaõ & Venables, 2001; Rist, 1996).

L'AUTEUR

Xavier Aurégan

Xavier Aurégan est maître de conférences à l'université catholique de Lille et chercheur associé à l'IFG-Lab' (Paris 8) et au Conseil québécois d'études géopolitiques (CQEG, université Laval). Il dirige l'axe « Afriques contemporaines » de la Chaire Mondes émergents. Géographe spécialisé en géopolitique, il s'intéresse aux relations entre l'Afrique et l'Asie, et notamment à toute forme de présence chinoise sur les territoires africains.

A récemment publié

Aurégan, X. (2022). La politique sanitaire de la Chine en Afrique. *Les cahiers d'Outre-Mer*, 285(2), 245-270. <https://doi.org/10.4000/com.13870>

Aurégan, X. (2022). Les contributions de la Chine au financement et à la réalisation des infrastructures en Afrique. *Mondes en développement*, 197(50), 99-120. <https://doi.org/10.3917/med.197.0103>

Aurégan, X. (2022). Les moyens et les conséquences du « bailleur-constructeur » chinois dans les nouvelles routes de la soie en Afrique. In Lasserre, F., Mottet, É., & Courmont, B. (Eds.), *À la croisée des nouvelles routes de la soie (187-203)*. Presses de l'université du Québec.

BIBLIOGRAPHIE

- Africa Intelligence (2000). *Qui tient les ports, tient l'Afrique !*. <https://www.africaintelligence.fr/afrique-ouest-et-central/2000/06/08/qui-tient-les-ports-tient-l-afrique,286742-eve>
- Amin, S. (1977). *Unequal Development: An Essay on the Social Formations of Peripheral Capitalism*. Monthly Review Press.
- Aurégan, X. (2022). Les contributions de la Chine au financement et à la réalisation des infrastructures en Afrique. *Mondes en développement*, 197, 99-120. <https://doi.org/10.3917/med.197.0103>
- Aurégan, X. (2016). Temps et non-temps des relations sino-africaines. *Géoeconomie*, 81, 177-195. <https://doi.org/10.3917/geoec.081.0177>
- BAD-OCDE-PNUD (2015). *Développement territorial et inclusion spatiale. Perspectives économiques en Afrique 2015*. https://base.afrique-gouvernance.net/docs/e-book_thematicedition_aeo2015_fr.pdf
- Bahoken, F. (2018). *Qu'est-ce qu'un #mapfail ?* <https://neocarto.hypotheses.org/4029>
- Banque mondiale (2022). *Trafic de conteneurs dans les ports (TEU : unités équivalents 20 pieds)*. <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IS.SHP.GOOD.TU?end=2020&start=2020>
- Banque mondiale (2021). *Transport Global Practice – The Container Port Performance Index 2021*. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/66e3aa5c3be4647add01845ce353992-0190062022/original/Container-Port-Performance-Index-2021.pdf>
- Barton, B. (2022). *The Doraleh Disputes: Infrastructure Politics in The Global South*. Palgrave Macmillan.
- Bayart, J.-F. (1999). L'Afrique dans le monde : une histoire d'extraversion. *Critique internationale*, 5, 97-120. <https://doi.org/10.3406/criti.1999.1505>
- Chimbelu, C. (2019). *Making Chinese Investment in African Ports Work*. Deutsche Welle. <https://www.dw.com/en/making-chinese-investment-in-african-ports-work-despite-risks/a-49282176>
- CSIS (2019). *Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports*. Center for Strategic & International Studies (CSIS). <https://www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports>
- Coussy, J. (2001). Économie politique des intégrations régionales. Une approche historique. *Mondes en développement*, 115-116, 15-26. <https://doi.org/10.3917/med.115.0015>
- Debrie, J. (2013). Développement portuaire et action publique : à quelles échelles, par quels échelons et pour quels territoires?. *Géotransports*, 1-2, 235-244. http://geotransports.fr/Revue/pp.235_244_J.Debrie_Developpement_portuaire.pdf
- Debrie, J. (2001). Transport et espaces d'entreprise : les stratégies africaines du groupe Bolloré. *Les cahiers scientifiques du transport*, 39, 43-54.
- Debrie, J., & De Guio, S. (2004). Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines. *Autrepart*, 32, 21-36. <https://doi.org/10.3917/autr.032.0021>

- Debrie, J., & Steck, B. (2001). L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest. *L'espace géographique*, 30, 26-36. <https://doi.org/10.3917/eg.301.0026>
- Engel, U., & Nugent, P. (2009). *Respacing Africa*. Brill.
- Foucher, M. (2010). *La bataille des cartes. Analyse critique des visions du monde*. François Bourin.
- Gambino, E., & Périer, M. (2020). La participation chinoise dans le développement des infrastructures de transport au Kenya : une transformation des géométries du pouvoir?. *Critique internationale*, 89, 95-114. <https://doi.org/10.3917/cr.ii.089.0098>
- Gu, J., Zhang, C., Vaz, A., & Mukwereza, L. (2016). Chinese State Capitalism? Rethinking the Role of the State and Business in Chinese Development Cooperation in Africa. *World Development*, 81(C), 24-34. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2016.01.001>
- Hall, P. (2010). Maritime ports and the politics of reconnection. In Desfor, G., Laidley, J., Schubert, D., & Stevens, Q. (Eds.). *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*(17-34). Routledge.
- Harley, B. (1988). Maps, Knowledge, and Power. In Cosgrove, D., & Daniels, S. (Eds.). *The Iconography of Landscape: Essays on the Symbolic Representation, Design and use of Past Environments* (301-302), Cambridge University Press.
- Herb, G., Häkli, J., Corson, M., Mellow, N., Cobarrubias, S., & Casas-Cortes, M. (2009). Intervention: Mapping is critical!. *Political Geography*, 28(6), 332-342. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2009.09.005>
- Hugon, P. (2003). *Les économies en développement à l'heure de la régionalisation*. Karthala.
- Kardon, I. (2022). China's Ports in Africa. In Rolland, N. (Ed.), *(In)Roads and Outposts-Critical Infrastructure in China's Africa Strategy* (9-28). The National Bureau of Asian Research. <https://www.nbr.org/publication/inroads-and-outposts-critical-infrastructure-in-chinas-africa-strategy/>
- Lacoste, Y., & Giblin, B. (2012). La géopolitique des géopolitiques. *Hérodote*, 146-147(3-4), 3-44. <https://doi.org/10.3917/her.146.0003>
- Lampert, B., & Mohan, G. (2015). Making Space for African Agency in China-Africa Engagements: Ghanaian and Nigerian Patrons Shaping Chinese Enterprise. In Gadzala, A. W. (Ed.), *Africa and China: How Africans and Their Government are Shaping Relations with China*(109-126). Rowman and Littlefield.
- Limaõ, N., & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, Geographical Disadvantage, and Transport Costs and Trade. *World Bank Economic Review*, 15(3), 451-479.
- Lloyd's (2022). *Lloyd's List-One Hundred Ports 2020*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020>
- Mackinder, H. (1919). *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction*, Henry Holt.
- Malm, J. (2020). China-powered' African Agency and its Limits: the Case of the DRC 2007-2009. *SAIIA Policy Insights*, 96. <https://saiia.org.za/research/china-powered-african-agency-and-its-limits-the-case-of-the-drc-2007-2019/>

- Mareï, N. (2016). *Terminalisation, spécialisation et enjeux logistiques des ports africains*. Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR). <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2016/04/note-de-synth%C3%A8se-isemar-179.pdf>
- Olivier de Sardan, J.-P. (2021). *La revanche des contextes. Des mésaventures de l'ingénierie sociale, en Afrique et au-delà*. Karthala.
- Pairault, T. (2018). La China Merchants à Djibouti : de la route maritime à la route numérique de la soie. *Espace géographique et société marocaine*, 24-25. <https://www.fmsh.fr/sites/default/files/files/Pairault%20-%20EGSM.pdf>
- Poidevin, D. (1999). *La carte, moyen d'action*. Ellipses.
- Raulin, N., & Lecadre, R. (2000). *Vincent Bolloré, enquête sur un capitaliste au-dessus de tout soupçon*. Denoël.
- Reboredo, R., & Gambino, E. (2022). *La course aux ports africains ouvre la voie au pillage*. <https://www.eurisles.org/la-course-aux-ports-africains-ouvre-la-voie-au-pillage>
- Rist, G. (1996). *Le développement : histoire d'une croyance occidentale*. Presses de Sciences Po.
- Slack, B. (1994). Pawns in the Game: Ports in a Global Transportation System. *Growth and Change*, 24, 579-588. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2257.1993.tb00138.x>
- Soulé, F. (2018). Bureaucratic Agency and Power Asymmetry in Benin-China Relations. In Chris, A., & Large, D. (Eds.), *New directions in Africa-China studies*. Routledge.
- Spykman, N. (1944). *The Geography of the Peace*. Harcourt Brace and Company.
- Steck, B. (2018). Le port moderne, inclusion urbaine dynamique ou enclave extravertie de la mondialisation : le cas de l'Afrique Atlantique. In Loba, A. D. F. V., N'Guessan, A. A., *Le port dans la ville* (75-99). Éditions EMS.
- Thakur, M. (2009). *Building on Progress? Chinese Engagement in Ethiopia*. South African Institute of International Affairs, 38. https://media.africaportal.org/documents/SAIIA_Occasional_Paper_38.pdf
- UNdata (2022). *Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)*. http://data.un.org/Data.aspx?d=WDI&f=Indicator_Code%3AIS.SHP.GOOD.TU
- World Report Index. (2022). *Search Online Database*. <https://msi.nga.mil/NTM>
- Yang, Z., He, Y., Zhu, H., & Notteboom, T. (2020). China's Investment in African Ports: Spatial Distribution, Entry Modes and Investor Profile. *Research in Transportation Business & Management*, 37. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100571>

► Relations afro-chinoises : décentrer l'analyse

Sous la direction de Thierry Pairault, Folashadé Soulé et Hang Zhou

- **Introduction : décentrer l'analyse des relations afro-chinoises.**

Quelle agencité africaine ?

Thierry Pairault – Folashadé Soulé – Hang Zhou

DOSSIER

- **Déconstruire la cartographie des relations sino-africaines : le cas des ports**

Xavier Aurégan

- **Ghana's Free Zones Strategy and the "Role of China" in It**

Paola Pasquali – Wei Xu

- **Le rôle des cadres (nord-)africains dans des filiales chinoises de construction en Algérie**

L'exemple de l'internalisation des agrégats

Hicham Rouibah

- **Apprendre auprès des équipes médicales chinoises au Cameroun**

Échanges de savoirs et savoir-faire à l'hôpital de Mbalmayo

Jean-Marie Oppliger

- **La figure du « facilitateur » dans la promotion du kung-fu au Cameroun et au Gabon**

Entre diplomatie culturelle chinoise et intérêts personnels

Alexandre Mathys

- **Repenser par le bas les échanges universitaires afro-chinois**

Témoignages d'étudiants africains francophones à Chengdu

Wenling Liu – Camille Salgues

VARIA

- **Livestock Farming in Indian Agrarian Change: Does it Benefit the Poor?**

Claire Aubron – Sébastien Bainville – Olivier Philippon

- **Facteurs économique-subjectifs d'adoption du gaz butane**

Évidence empirique pour le Sahel urbain camerounais

Patrick Arnold Ombiono Kitoto

ÉDITIONS DE LA SORBONNE

Couverture : © Dan Halter, *Go out/Go global* (2016), danhalter.com

UNIVERSITÉ PARIS 1
PANTHÉON SORBONNE
INSTITUT D'ÉTUDES DU DÉVELOPPEMENT
DE LA SORBONNE

20 €

ISBN : 979-10-351-0892-2
ISSN : 2554-3415



9 791035 108922