

Les impacts de l'Initiative la Ceinture et la Route sur le développement des pays africains : cas du Mali

Yoro Diallo¹

Université Normale de Zhejiang, Chine

Received: 27/11/2023

Revised: 11/07/2024

Accepted: 06/08/2024

Citation (APA)

Yoro Diallo. (2024). Les impacts de l'Initiative la Ceinture et la Route sur le développement des pays africains : cas du Mali. *Revue d'Études Sino-Africaines (RÉSA)*, 3(2), 16–43.
<https://doi.org/10.56377/jsas.v3n2.1643>

Résumé

Le présent article vise à prendre part aux débats sur la coopération Sino-africaine en générale et sur les investissements Chinois en Afrique dans le cadre de « l'Initiative la Ceinture et la Route (ICR) en particulier. En focalisant l'étude sur les projets de chemins de fer au Mali, les principales questions qui ressortent des débats portent généralement sur les résultats en termes de profits, de gains économiques. Ces questions ont aussi trait aux problèmes liés aux coûts, au regard de la dette que traînent de nombreux pays africains. Elles portent enfin sur la manière dont la Chine et les pays africains s'engageraient à l'avenir à approfondir leur coopération à travers les projets de « l'Initiative la Ceinture et la Route ». En faisant spécifiquement référence aux chemins de fer et aux routes au Mali, cet article s'est appuyé sur des données provenant de la littérature accessible sur les infrastructures de transports routiers et ferroviaires en Afrique et au Mali. L'article s'est aussi appuyé sur des interviews de personnalités maliennes, de responsables d'entreprises chinoises au Mali, et de citoyens ordinaires maliens concernés par la question. Les conclusions auxquelles a abouti l'article montrent que les chemins de fer et les routes réalisées, en construction ou en projets par la Chine engendreront le développement économique et social du Mali, de la sous-région Ouest africaine, et de l'Afrique en général, à travers la mobilité des populations, des services, des biens, et des marchandises. Les taxes prélevées sur les transports des populations et des marchandises apporteront des revenus substantiels à l'État du Mali et aux gouvernements des pays voisins, grâce à un meilleur suivi des marchés qui favorisent les échanges multiformes. Les chemins de fer et les routes contribueront à renforcer la circulation à l'intérieur du pays, à encourager l'intégration sous-régionale, et à améliorer le commerce national, régional et continental. Il serait important d'impliquer davantage toutes les parties (États, entreprises, populations locales) concernées par les différents projets. Il est aussi important d'examiner les mécanismes de financement en rendant les crédits plus accessibles, abordables et facilement remboursables.

¹ Yoro Diallo est chercheur principal, Directeur exécutif du Centre d'Études Francophones, Directeur du musée africain, Institut d'études africaines, Université Normale de Zhejiang, Chine.

Mots clés : Initiative la Ceinture et la Route, infrastructures de transport, développement des pays africains.

The impact of the Belt and Road Initiative on the development of African countries: the case of Mali

Abstract

The aim of this article is to contribute to the debate on Sino-African cooperation in general and Chinese investment in Africa in the context of the 'Belt and Road Initiative' (BRI) in particular. Focusing on the railway projects in Mali, the main questions that came out of the debates generally concerned the results in terms of profits and economic gains. These questions also relate to the problems associated with costs, in view of the debt that many African countries are carrying. Finally, they concern the way in which China and African countries would commit themselves in the future to deepening their cooperation through the 'Belt and Road Initiative' projects. With specific reference to railways and roads in Mali, this article has drawn on data from the available literature on road and rail transport infrastructure in Africa and Mali. The article was also based on interviews with leading Malian figures, managers of Chinese companies in Mali, and ordinary Malian citizens concerned by the issue. The conclusions reached by the article show that the railways and roads built, under construction or planned by China will generate economic and social development in Mali, the West African sub-region and Africa in general, through the mobility of people, services and goods. Taxes levied on the transport of people and goods will bring in substantial revenue for the State of Mali and the governments of neighboring countries, thanks to better monitoring of the markets that encourage multi-faceted trade. Railways and roads will help to improve traffic within the country, encourage sub-regional integration, and improve national, regional and continental trade. It would be important to involve all the parties (States, companies, local populations) concerned by the various projects largely. It is also important to examine financing mechanisms by making credit more accessible, affordable and easily repayable.

Keywords: Belt and Road Initiative, transport infrastructure, development of African countries

I. Contexte

Depuis 1978, date du lancement de la politique de « la Réforme et de l'Ouverture », la République Populaire de Chine a développé une économie dynamique. Le pays a davantage ouvert son économie et sa politique étrangère au reste du monde (Sangare Mamadou, 2015). Les nombreuses réformes, notamment dans le domaine économique qui ont connues des réussites remarquables ont engendré des progrès extraordinaires dans tous les secteurs du développement. Ces progrès ont fait de la Chine « l'usine du monde », la locomotive de l'économie mondiale. Après un peu plus de trois décennies de réformes économiques, la Chine est passée des réformes internes à une plus large ouverture sur le monde, impliquant « l'Initiative la Ceinture et la Route » (Sangare Mamadou, 2015). Lancée par le Président Chinois Xi Jinping en septembre 2013, l'Initiative la Ceinture et la Route (en Anglais Belt and Road Initiative) est devenue un nouveau modèle de développement mondial, considéré comme un bien public commun de l'humanité. Dix ans après son lancement, l'Initiative la Ceinture et la Route est passée d'un

concept à une plateforme clé, dont l'efficacité est remarquable aussi bien sur les plans économique, politique, que socio-culturel. Depuis Septembre 2013, « l'Initiative la Ceinture et la Route » s'est aussi révélée comme un véritable symbole de coopération internationale, un instrument important de la politique de large ouverture de la Chine vers le monde. La mise en œuvre de l'ICR s'est avérée cruciale pour le développement des infrastructures, de l'investissement et du commerce pour tous les pays du monde, particulièrement pour les pays en développement, les pays africains. Elle s'est avérée cruciale pour les pays Africains qui ne possèdent pas d'accès à la mer. Elle s'est aussi avérée d'une importance capitale pour la création d'emplois et la réalisation des aspirations des populations africaines à vivre une vie meilleure.

Sur le plan économique, le rapport 2022 de « la Commission Nationale du Développement et de la Réforme (CNDR) de la République Populaire de Chine, note qu'en 2021, les échanges commerciaux en termes de marchandises de la Chine avec les pays qui ont adhéré à l'Initiative Ceinture et la Route se sont élevés à plus de 11 600 milliards de Yuans. Cela constitue une augmentation remarquable comparativement aux années précédentes. Ledit rapport note aussi que durant la même année, les investissements directs de la Chine vers les pays membres de « l'Initiative la Ceinture et la Route » ont totalisés plus de 138 milliards de Yuans. Les investissements directs des pays qui ont adhéré à « l'Initiative la Ceinture et la Route » en Chine ont atteint 11,25 milliards de dollars, dépassant pour la première fois le record qui était de 10 milliards de dollars (Sangare Mamadou, 2015). Au plan politique, de 2013 au début de l'année 2023, la Chine a signé plus de deux cents (200) accords de coopération dans le cadre de l'Initiative la Ceinture et la Route avec près de 151 pays et 32 organisations à travers le monde. Cette adhésion massive a permis non seulement d'élargir le cercle des partenaires de la Chine dans le cadre de l'ICR, mais aussi et surtout de certainement faire de cette initiative, la plus grande initiative de coopération multilatérale, multiforme et d'investissement proposée par un seul pays. A cet égard, certains universitaires et observateurs de la coopération internationale prévoient que le total des financements de l'Initiative la Ceinture et la Route atteindront près de 1300 milliards de dollars américains d'ici l'année 2027. D'autres estiment que sur le plus long terme, c'est-à-dire d'ici 2049, le total des financements de l'Initiative la Ceinture et la Route se situera entre 6000 et 8 000 milliards de dollars américains.

Unique en son genre « l'Initiative la Ceinture et la Route » a fait son chemin, un long chemin à l'échelle mondiale, depuis son lancement par le Président Xi Jinping. A cet égard l'implication de la Chine dans « l'Initiative la Ceinture et la Route » à travers de nombreux accords de coopération, généralement financés par des institutions financières chinoises et des investissements chinois a conduit à la réalisation de « plus de 3 000 projets de coopération, à stimuler près de 1 000 milliards de dollars américains d'investissements, à créer plus de 420 000 emplois pour les pays partenaires et à transformer en réalité les rêves de nombreux peuples à travers le monde d'avoir des chemins de fer, des routes, des aéroports, des ports, des ponts, des hôpitaux, des écoles, des universités, et de sortir de la pauvreté »⁴. Au-delà de ce constat, le chiffre d'affaires des entreprises chinoises impliquées dans les projets de « l'Initiative la Ceinture et la Route » dans les différents pays membres a enregistré plus de 600 milliards de Yuans, soit près de 59 % de l'ensemble des projets chinois traités à l'étranger pendant la même période. La lecture de ce chiffre fait ressortir des achats d'ingénierie et de matériaux de construction pour la somme s'élevant à 500 milliards de dollars (Sangare Mamadou, 2015). En fin 2021, environ soixante-dix-neuf (79) zones de libre-échange économique et commerciale avaient été construites dans vingt-quatre (24) pays membres de l'Initiative la Ceinture et la Route. A cet égard la Chine a investi des milliards de dollars américains, générant plus de 4 000 opportunités d'emplois pour les habitants des économies hôtes (Xiang, 2019). Aujourd'hui, Une initiative aussi grandiose et sans précédent dans l'histoire de la coopération internationale s'est révélée être le projet le plus gigantesque et le plus

ambitieux pour le développement mondial dans lequel ni la Communauté internationale, ni la Chine n'avait jamais été engagé auparavant. Tout cela fait de l'Initiative la Ceinture et la Route l'un des sujets les plus évoqués dans des débats sur l'évolution du monde, l'économie mondiale, le rôle de la Chine dans les relations internationales, et dans l'économie mondiale en particulier.

Sur le continent Africain « l'Initiative la Ceinture et la Route » offre aux différents pays l'opportunité d'accroître et de dynamiser le processus d'industrialisation. En Afrique, le processus d'industrialisation était bien engagé dans de nombreux pays aux lendemains de leur accession à l'indépendance. Tel était le cas de la République du Mali, ancienne colonie française. Grâce à sa coopération avec la Chine, le Mali avait réussi à mettre en place le socle de son développement économique en construisant une vingtaine de sociétés et d'unités industrielles entre 1963 et 1970. Ce processus d'industrialisation a été sapé, par les politiques de « réformes structurelles » (ajustements structurels) imposés aux pays en développement, aux pays Africains par les puissances occidentales à travers les Organisations internationales financières et économiques que sont la Banque Mondiale, le Fonds Monétaire International, durant les années 1980-1990. Dès lors, faire partie de l'Initiative la Ceinture et la Route permet aux pays Africains d'engager un nouveau processus d'industrialisation et entamer concrètement la réalisation de « l'Aspiration 2 de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine », la vision de l'Union Africaine visant à créer davantage de connections infrastructures sur l'ensemble du continent Africain. Là aussi il s'agit de l'une des raisons fondamentales pour lesquelles, à ce jour, 52 pays Africains sur 54, ainsi que la Commission de l'Union Africaine ont signé des accords de coopération dans le cadre de l'Initiative la Ceinture et la Route visant, à combler le déficit infrastructurel des pays du continent, accroître les investissements étrangers, développer le commerce, et réduire la pauvreté. Les pays Africains ont commencé à adhérer à l'ICR dès l'année 2015 avec l'Afrique du Sud, le Cameroun et la Somalie. C'est en 2018 qu'une adhésion massive de pays Africains a été notée, lorsque 28 pays Africains ont signé l'accord de partenariat de l'Initiative la Ceinture et la Route. En 2019 la République du Mali qui est au centre de notre étude, a signé un accord d'adhésion à l'Initiative la Ceinture et la Route.

L'année 2020 a été marquée par l'avènement et la propagation de la pandémie de COVID-19. Cette situation a perturbé les activités et les événements de toutes natures à l'échelle planétaire. Au cours de cette année 2020 aucune adhésion de pays Africains n'a été notée pour la simple raison qu'aucun protocole d'accord relatif à l'Initiative la Ceinture et la Route n'a été enregistré. Au cours de l'année 2021, de nombreux pays tels que ; le Botswana, la République Démocratique du Congo, la République Centrafricaine, l'Érythrée, la Guinée-Bissau, Sao Tomé-et-Principe ont activement marqué leurs adhésions à l'ICR. Ces adhésions ont contribué au développement exponentiel de l'Initiative la Ceinture et la Route sur le continent Africain. Le Malawi a été le dernier pays à signer le protocole d'accord de l'Initiative la Ceinture et la Route au mois de Mars 2022. A la date d'Avril 2022, seuls deux pays Africains, l'Eswatini et l'Île Maurice, n'avaient pas encore signés le protocole d'accord relatif à l'Initiative la Ceinture et la Route (Xiang, 2019). En 2023 l'évaluation de la situation de l'Initiative la Ceinture et la Route au niveau du Continent Africain permet de relever qu'environ 96 % de l'ensemble des pays Africains ont signé le protocole d'accord l'Initiative Ceinture et Route. Le cas de Maurice est certainement lié au fait que ce pays a déjà signé un accord de libre-échange avec la Chine en 2019. A cet égard la signature d'un protocole d'accord relatif à l'Initiative la Ceinture et la Route peut donc faire partie d'un processus tout à fait probable. Il est à noter que le fait d'avoir signé des accords commerciaux sur le plan bilatéral n'exclut pas la signature du protocole d'accord dans le cadre de l'Initiative la Ceinture et la Route. La riche littérature sur l'Initiative la Ceinture et la Route enseigne que de nombreuses études ont été réalisées sur les impacts de ladite Initiative sur le développement des infrastructures dans les pays d'Asie et d'Europe. Cependant il existe peu d'études sur les impacts de l'Initiative la Ceinture et la Route sur le développement des pays Africains. Le peu d'études qui existe en

la matière ne met pas suffisamment la lumière sur la question relative aux impacts en termes de résultats, d'avantages, et de gains. Aussi, le peu d'études existantes ne met pas la lumière sur les défis des projets de l'Initiative la Ceinture et la Route sur le développement des pays Africains.

Au regard de tout ce qui précède, cet article se propose d'étudier les avantages, les impacts économiques potentiels que le développement des projets, de transports routiers ferroviaires peut apporter aux pays Africains en se focalisant sur le cas de la République du Mali, un vaste pays enclavé de 1.241.000 km², situé en Afrique de l'Ouest, sans débouché sur la mer. Cet article entend ainsi contribuer à enrichir les débats en cours sur la question de savoir si les investissements de la Chine relatifs à la réalisation d'infrastructures dans le cadre de « l'Initiative la Ceinture la Route » dans les pays africains sont réellement bénéfiques pour les populations Africaines ou pas du tout. Les questions les plus fréquentes, et largement débattues portent sur : les projets de routes et de chemins de fer portent - ils des avantages effectifs ? Lesdits projets ont -ils des impacts réels sur le plan économique pour l'Afrique et pour le Mali ? D'autres questions non moins importantes portent aussi sur les défis économiques que présente la réalisation des infrastructures (routes, chemins de fer) au regard des problèmes urgents que connaît le Mali. Ces problèmes sont liés notamment à la sécurité, à l'énergie, et au poids de la dette. Cette situation participe amplement de la manière dont la Chine et le Mali s'engageraient à l'avenir pour approfondir la coopération Sino-malienne dans les projets « l'Initiative la Ceinture et la Route ». Comme indiqué plus haut, le document s'appuie sur des données secondaires provenant de la littérature qui existe et qui est accessible sur le Continent Africain avec une référence spécifique au cas de la République du Mali.

Au stade actuel des débats, la question principale à l'ordre du jour est : Pourquoi la Chine s'engage-t-elle tant en faveur de la réalisation d'infrastructures dans les pays Africains ? L'engagement de la République Populaire de Chine en faveur du développement des pays Africains ne date pas d'aujourd'hui. Cet engagement n'est ni nouveau ni circonstanciel. La politique « Chine Ya-Fei-La », qui signifie littéralement « Asie-Afrique-Amérique latine », a été conçue depuis les années 1960, sous la direction du Président Chinois Mao Zedong dans le but de promouvoir les objectifs des pays en développement dans un nouvel ordre mondial ⁸. Depuis lors, la Chine joue un rôle actif dans la promotion de la coopération Sud-Sud, la coopération Chine-Afrique constituant une partie importante de cette équation. L'engagement de la Chine remonte de façon concrète à la construction de la ligne de chemin de fer reliant deux pays d'Afrique de l'Est, que sont ; la Tanzanie et la Zambie, communément appelée « TanZarail » ou « Tan-Zam ». Cette longue ligne de chemin de fer portant sur 1 860 km, qui va de à Dar-es Salam en Tanzanie au Port de la Zambie sur l'Océan Indien est le premier grand projet que la Chine nouvelle a réalisé sur le continent Africain. Cette grande infrastructure de transport ferroviaire a été financée et réalisée à une période où la République Populaire de Chine était elle-même confrontée à des difficultés économiques. En effet la Chine venait de sortir de presque un siècle de domination étrangère, de division, d'exploitation et d'humiliation. Les travaux de l'infrastructure ont commencé en 1970 et ont été achevés en 1975. L'ouvrage fini a été livré aux autorités gouvernementales de Tanzanie et de Zambie en 1976. A l'époque, le coût total de la ligne de chemin de fer Tanzanie-Zambie (Tan-Zam) a été évalué à la somme d'un milliard de RMB, sous forme de prêt sans intérêts aux deux pays d'Afrique de l'Est. Il est à noter qu'environ 50 000 travailleurs Chinois ont participé à la construction du gigantesque ouvrage. A cette période de l'histoire contemporaine de la Chine et des pays Africains, la réalisation d'une infrastructure de telle envergure sur le continent s'inscrivait certainement dans la vision que le Président Chinois Mao Zedong avait des relation Chine-Afrique. Il est indéniable que des sentiments idéologiques sous-tendaient cet engagement de la Chine. Cependant, il y a lieu de

noter que cet engagement était aussi l'expression de la fidélité de la Chine aux résolutions prises par la Conférence tenue à Bandung, en Indonésie en 1955, connue sous le nom de « Conférence de Bandung » ou « Conférence des Non-alignés » qui avait réunie 29 pays d'Afrique et d'Asie dont la Chine. Les résolutions de la conférence de Bandung avaient adopté la ferme volonté des pays participants à encourager le développement socio-économique de la zone Afrique-Asie. Enfin l'engagement de la Chine pourrait aussi résider dans l'esprit de fraternité qui unissait les Dirigeants Chinois et les Dirigeants Africains au regard des péripéties de l'histoire coloniale. Cet esprit s'est manifesté le 25 octobre 1971, lorsque la République Populaire de Chine a accédé à sa place légitime au sein de l'Organisation des Nations unies (ONU), suite au vote de la résolution 2758. Sur les 76 voix qui se sont exprimées en faveur de cette résolution, vingt-sept (27) émanaient des pays africains. La République Populaire de Chine est devenue par la même occasion, un membre du Conseil de Sécurité de l'ONU. Il apparaît aussi clairement que le chemin de fer « TanZam » était destiné à offrir une voie de transport aux pays africains, notamment ceux d'Afrique de l'Est pour les éviter de traverser la République d'Afrique du Sud qui vivait à l'époque sous le joug du régime blanc de l'apartheid.

De nos jours, l'implication remarquable de la République Populaire de Chine dans la réalisation d'infrastructures dans les pays Africains, bien que vu parfois d'un caractère commercial, répond parfaitement au proverbe populaire issu de la riche culture chinoise selon lequel : « pour atteindre la richesse, il faut d'abord construire la route ». La philosophie de ce proverbe chinois semble avoir largement contribué à orchestrer le progrès extraordinaire de l'économie de la Chine qui s'urbanise et s'améliore d'année en année avec la mise en œuvre de plans quinquennaux, mais surtout de « la politique de large ouverture », un élément important de « la modernisation à la chinoise ». Ce proverbe Chinois semble aussi parfaitement répondre aux besoins des pays africains en infrastructures de transport. En effet, une étude menée par le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PDIA) sous l'égide de la Banque Africaine de Développement (BAD), qui reconnaît l'urgence à mettre en œuvre des projets prioritaires, indique que le taux de croissance économique moyen des pays africains sera d'environ 6 % entre 2012 et 2040. Ladite étude note que 37 des 53 économies africaines devraient afficher un taux de croissance annuel moyen supérieur à 5% entre 2013 et 2040 (EXIM Bank, 2020). Nombre d'experts et observateurs de l'économie mondiale relèvent qu'en termes de croissance, l'Afrique dispose d'une potentialité assez importante. Cependant les pays Africains doivent gravir la chaîne de valeur dans le secteur de la transformation des ressources naturelles. Cette phase de transformation s'avère nécessaire aux pays Africains afin de leur permettre de libérer toutes leurs potentialités en termes de ressources naturelles. Les potentialités économiques des pays Africains sont assez considérables pour les entrainer rapidement vers de hauts niveaux de l'émergence et du développement, vivement souhaités par les populations Africaines. Cependant l'un des principaux facteurs qui freinent l'évolution des pays africains vers l'émergence, le développement et l'accès à la chaîne de valeur mondiale demeure sans nul doute le déficit dans le domaine des infrastructures.

L'histoire des nations africaines révèle de façon dramatique que pendant la période coloniale, les infrastructures, notamment ceux de transport à travers les pays africains n'étaient pas du tout réalisées pour l'intérêt des populations africaines. Dans les domaines des transports routiers et des transports ferroviaires, les puissances coloniales ont construit des infrastructures pour répondre essentiellement et prioritairement aux besoins d'évacuation des produits (richesses naturelles des populations autochtones) vers les ports maritimes et partant vers l'Europe et l'Amérique. De nos jours, les infrastructures de transport dans les pays Africains sont si mauvaises qu'en matière de kilométrage seulement moins d'un million de kilomètres sur presque trois (3) millions de kilomètres du réseau routier de l'Afrique

subsaharienne sont en asphalte. Il est à noter que seulement la moitié de l'ensemble des routes goudronnées sont en bon état. Une étude « d'Export-Import Bank of India », publiée en 2018, note que « le ratio route/population en Afrique Sub-Saharienne est estimé à 27 km pour 10 000 personnes ». Une étude comparative du taux d'accès aux infrastructures routières dans les pays africains avec d'autres régions du monde en développement, montre que « le taux d'accès aux infrastructures routières dans ces régions en développement est près de 50 % alors qu'il est moins de 34% sur le continent africain. Le coût du transport est 100 fois plus élevé en Afrique qu'ailleurs. L'insuffisance, disons le manque d'infrastructures de transport en général, routier en particulier, et le mauvais état du peu qui existe affectent sérieusement de nombreuses entreprises qui s'engagent dans des activités sur le continent Africain

A cet égard les procédures dans l'accomplissement des formalités des douanes, des formalités de frontières et autres formalités administratives dans le cadre des mouvements des personnes et des marchandises en Afrique Sub-Saharienne prennent 60 à 80 % de plus de temps que dans d'autres pays notamment ceux d'Asie, d'Amérique latine et des Caraïbes.

Par ailleurs, le coût des formalités administratives pour les exportations en provenance des pays d'Afrique Sub-Saharienne est presque deux fois supérieur au coût des régions d'Amérique latine et des Caraïbes. Les rapports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CENUA) et de « Export-Import Bank of India » notent qu'un transport inadéquat augmente d'environ 30 à 40 pour cent les coûts des marchandises échangées entre les pays africains. Le transport inadéquat augmente donc considérablement le coût total des exportations des pays Africains. Il y a lieu de retenir de cette situation, que la disponibilité d'infrastructures adéquates et modernes constitue l'un des indicateurs qui peut aider n'importe quel pays du monde à améliorer la confiance des entrepreneurs, à promouvoir l'innovation, la productivité, réduire les coûts de transaction, faciliter le commerce des biens et services et aussi à engendrer le transfert de technologie. À cet égard, les infrastructures devraient être considérées comme « le pilier central » qui maintient durablement en vie toute société et toute économie dans les temps modernes. Cela amène à observer que si toutes les économies du monde réduisaient les obstacles dans la chaîne d'approvisionnement en développant le transport, notamment le transport ferroviaire, le Produit intérieur brut (PIB) mondial pourrait être considérablement amélioré. La réduction des obstacles dans la chaîne de production aurait plus d'effets notables sur les économies africaines que n'apporterait la suppression de tous les droits de douanes à l'importation. En mettant un accent particulier sur l'intégration régionale et continentale, les dirigeants africains pourraient commencer à prévoir au-delà du développement à l'intérieur des frontières des différents pays du continent. Les pays africains seraient à mesure d'examiner comment ils pourraient fournir une connectivité complète entre les réseaux, nationaux, régionaux, et internationaux, à placer les circuits économiques régionaux de l'Union Africaine, à relier les autoroutes des régions aux ports maritimes.

I.1 La situation du réseau routier en Afrique en 2020

Le réseau routier en Afrique se présente comme suit :

- Afrique centrale 345 083 Kilomètres ;
- Afrique de l'Est 860 710 km ;
- Afrique australe 999 334 km ;
- Afrique de l'Ouest 640 982 km ([EXIM Bank, 2020](#)).

Les délais en matière de formalités des frontières par région dans le monde se présente en 2020 comme suit :

- Estimation du temps d'exportation par heure :
- Asie de l'Est et Pacifique 55,9 ;
- Europe et Asie centrale 28,0 191 ;
- Amérique latine et Caraïbes 62,5 ;
- Moyen-Orient et Afrique du Nord 62,6 (World Bank, 2019).

Le problème des infrastructures dans les pays africains si dessus évoqué peut être lié à plusieurs facteurs parmi lesquels ; l'état des routes, la congestion des routes, la mauvaise qualité du service. Cette situation demande un financement assez important pour non seulement renouveler, mais aussi pour moderniser le secteur. Au sujet du financement, le déficit du continent en la matière est estimé à près de 107 milliards de dollars par an. Les besoins en infrastructures sont estimés entre 130 et 170 milliards de dollars par an (World Bank, 2019). Actuellement, les pays du continent africain consacrent très peu de leur PIB au secteur des infrastructures. Il est noté que d'ici 2040, le secteur des infrastructures nécessitera un investissement total d'environ 4 300 milliards de dollars US, soit 174 milliards de dollars américains par an (EXIM Bank, 2019). En conséquence, cela veut dire qu'il existe en Afrique un déficit très important en infrastructure. Au regard des tendances actuelles pour le continent d'ici 2040, on note que les besoins d'investissement estimés sont supérieurs aux investissements prévus. Concernant les différents secteurs, les besoins d'investissement dans les secteurs des routes et de l'énergie représentent plus de la moitié des besoins totaux en infrastructures sur le continent Africain. Ces estimations exposent les besoins essentiels du Continent en infrastructures pour soutenir la croissance, les économies des pays Africains, moderniser ce qui existe comme infrastructures que les anciennes puissances coloniales auraient bien voulu laisser dans les anciennes colonies.

I.2 Les écarts d'investissements dans les infrastructures par région du monde de 2016 à 2040

- Amérique : 47 % ;
- Afrique : 39 % ;
- Asie : 10 % ;
- Europe : 16 % ;
- Océanie: 10 %; (Source: (EXIM Bank, 2020)

Depuis des années, la Chine réalise des infrastructures dans tous les secteurs du développement notamment des transports, dans le cadre de la coopération Sino-africaine, et dans le cadre de l'Initiative la Ceinture et la Route. La coopération Sino-africaine enregistre constamment des succès remarquables depuis la création du Forum sur la Coopération Sino-africaine à Beijing en 2000. Par conséquent, les activités de la Chine sur le continent africain, qui sont largement coordonnées dans une politique pragmatique, de résultats concrets, s'intègrent de plus en plus dans le gigantesque et ambitieuse « Initiative la Ceinture et la Route » depuis l'adhésion des pays Africains à partir de 2015. Il est établi qu'en ce moment, sur le Continent Africain, les infrastructures sont essentiellement financées par des canaux que sont : l'Aide publique au développement (APD), les investisseurs de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) ou autres acteurs, notamment les États arabes du Golfe, l'Inde, et la République Populaire de Chine. La Chine demeure de loin le plus grand bailleur de fonds en Afrique. Au cours des dernières années la Chine a contribué à la réalisation de plus de 200 projets d'infrastructures sur le continent africain. Dans ce cadre sont compris de multiples projets réalisés dans le cadre de l'Initiative la Ceinture et la Route; (Ehizuelen, 2017) les entreprises chinoises ont réalisé divers projets dans de nombreux pays africains. La réalisation de ces projets a contribué à augmenter et à moderniser environ 30 000 km d'autoroutes et 2 000 km de (Zhang, 2018)

chemins de fer . On note que même si les gouvernements africains continuent de financer une large partie des projets, notamment dans le secteur des transports routiers et ferroviaires, l'apport de la Chine dans les activités économiques et de développement sur le continent africain a pris des proportions assez importantes du fait que la Chine est à la source du financement d'au moins un projet sur cinq sur le continent. Dès lors la Chine est considérée comme le plus grand financier dans le secteur des infrastructures dans les pays africains. Elle dépasse de loin l'ensemble constitué par la Banque Africaine de Développement (BAD), la Commission Européenne (CE), la Société Financière Internationale (SFI), la Banque Mondiale (BM), les pays du G7 et la Banque Européenne d'Investissement (BEI).

La Chine étant reconnue comme le plus grand financier dans le secteur des infrastructures du continent africain, les fonds destinés au financement des dites infrastructures en provenance de ce pays sont effectués pour l'essentiel par la Banque Chinoise « EXIM-Bank of China ». « EXIM-Bank of China » agit comme une agence de crédit à l'exportation et propose des prêts sur une base bilatérale. Aussi, il convient de noter qu'avant d'accorder des prêts, « EXIM-Bank of China » procède à une évaluation du niveau de concession en considérant la nature du projet en question. L'attractivité de « EXIM-Bank of China » réside essentiellement dans le fait que les prêts sont proposés à des taux d'intérêt bonifiés et relativement bas. Par ailleurs il y a lieu de noter que la Banque accorde généralement une période d'échéance de 15 ans et parfois plus. En Novembre 2013, EXIM Bank of China a informé que d'ici 2025, la Chine aura fourni au continent Africain un financement de près de 1 000 milliards de dollars américains (EXIM Bank, 2020). Ce financement comprend pour l'essentiel des investissements directs, des prêts commerciaux, et des prêts à taux réduits. Un des avantages concurrentiels qu'EXIM-Bank of China accorde aux pays emprunteurs ne disposant pas de suffisamment de garanties financières porte sur le fait que ces pays peuvent utiliser leurs ressources naturelles comme garantie pour la réalisation des infrastructures. Sur le plan international, ce modèle de financement est connu sous le nom de « Modèle Angolais » ou « accord ressource contre infrastructure » ou encore « formule d'échange ». Ce modèle de financement fait l'objet de sérieuses critiques de la part de nombreux observateurs des relations internationales, de spécialistes de la coopération et d'économistes occidentaux. Certains chercheurs, estiment qu'utiliser les ressources comme garantie des financements contribue à renforcer ce qu'on appelle la « malédiction des ressources » des pays bénéficiaires (Dollar, 2016). En plus de la banque chinoise EXIM-Bank of China, l'engagement de la Chine dans la réalisation d'infrastructures en Afrique passe aussi par des mécanismes tels que le « Fonds Sud-Sud », la « Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures (AIIB), la Nouvelle Banque de Développement (NDB) des BRICS ? le Fonds d'Infrastructures de la Banque Africaine de Développement (FI-BAD), et Contingency Reverse Agreement (CRA).

Au regard des engagements financiers de la Chine à travers les mécanismes de financement mentionnés plus haut, les pays africains devraient accorder une priorité absolue à la collaboration avec la Chine dans le secteur des infrastructures, notamment dans le cadre de l'Initiative la Ceinture et la Route. La participation des pays africains à l'Initiative la Ceinture et la Route peut aider les économies africaines à prendre rapidement une position remarquable dans l'économie mondiale en construisant des infrastructures bien orientées pour apporter une vie meilleure aux populations, soutenir les entreprises, et les secteurs compétitifs de l'économie, notamment dans les parcs industriels et les zones franches d'exportation qui sont liées aux marchés mondiaux. L'utilisation judicieuse des ressources du continent dans le secteur des infrastructures pour favoriser de nouveaux investissements est un facteur important qui pourrait aider toutes les économies africaines à tirer profit des zones industrielles et commerciales afin d'attirer les industries légères des pays dont les économies sont plus avancées. Pour les pays

Africains il s'agit de faire comme l'a fait la Chine et des pays d'Asie du Sud Est durant les années 1980 et 1990. En attirant les investissements étrangers et les entreprises étrangères, les pays africains y compris ceux dont les économies sont les plus pauvres pourront améliorer leur logistique commerciale, accroître les connaissances et les compétences des entrepreneurs africains. Les économies africaines gagneront ainsi la confiance des partenaires, des acheteurs nationaux et internationaux, et rendront les entreprises africaines de plus en plus compétitives sur le plan international.

La construction de chemins de fer qui relient les régions du pays aux ports maritimes dans les pays voisins revêt une grande importance stratégique pour le Mali. Il s'agit là d'un domaine majeur de la coopération stratégique entre la Chine et le Mali. La réalisation d'infrastructures ferroviaires positionnera progressivement le Mali comme une économie moderne à l'échelle sous régionale. La China Railway Construction Corporation (CREC) a été impliquée dans la construction de multiples projets d'infrastructures à travers le pays. Les réalisations ont apporté une valeur économique énorme à la mise en place des bases du développement du Mali ¹⁷. Les principaux projets en cours de réalisations ou en attente comprennent la ligne de chemin de fer reliant la capitale de la région du Nord Kidal à Bamako, centre économique et commercial par excellence et une plaque tournante du transport entre le Mali, le Sénégal, la Mauritanie, la Guinée ; la Cote d'Ivoire, le Niger et le Burkina Faso.

2- Les Investissements Chinois dans les infrastructures de transport au Mali

Le secteur des transports, notamment celui des chemins de fer a joué un rôle important dans le développement socio- économique des pays à travers le monde depuis la révolution industrielle. Il en a été ainsi aussi bien pour le transport des personnes que pour le transport des marchandises, des biens et des services. Pays enclavé, le Mali souffre de manque d'infrastructures de transport adéquates. Cette réalité constitue un obstacle majeur sur le plan économique pour le développement des industries et l'exploitation du secteur des exportations du pays. Les coûts élevés des transports jouent négativement sur la compétitivité des produits et des marchandises. Cette section de l'étude vise à contribuer à la littérature existante sur les impacts des investissements de la Chine dans les infrastructures en Afrique à travers la construction de routes et de chemins de fer, en mettant l'accent sur la ligne ferroviaire Bamako-Dakar et la ligne ferroviaire Bamako-Conakry (projet de longue date), en explorant les avantages et les défis des différents projets.

En République du Mali, l'existence du transport ferroviaire remonte à la période coloniale. Durant cette période, l'administration coloniale Française a travaillé dans l'objectif de relier le fleuve Niger au Mali à la mer au Sénégal. A cet effet, le projet de la construction de la ligne de chemin de fer Dakar-Niger a été élaboré par le général Gallieni à la fin du XIX^{ème} siècle². L'objectif de ce projet était de relier le fleuve Niger qui traverse le pays sur une longueur de 1287 km, au port maritime de Dakar au Sénégal afin de permettre l'acheminement des matières premières vers la France par la mer. La construction de la ligne de chemin de fer sera achevée au début du XX^{ème} siècle. La partie allant de la ville de Koulikoro sur le fleuve Niger à la ville de Kayes sera inaugurée en 1904. En 1924, la totalité de la ligne de chemin de fer allant de la ville de Koulikoro sur le fleuve Niger à 60 km de Bamako à la ville de Dakar, capitale de l'Afrique Occidentale Française sera inaugurée. Elle relie le port fluvial de Koulikoro sur le fleuve Niger au Mali au port maritime de Dakar en passant par Bamako, la capitale du Mali. Ainsi les voyageurs et les marchandises pouvaient être transporté depuis le Nord et le centre du Pays, c'est-à-dire de Gao, Tombouctou, Mopti par voie fluviale pour être acheminés sur Bamako, puis sur Dakar en passant par

² Pour mémoire le Général Gallieni était à l'époque le Gouverneur de la colonie appelée Soudan français, devenue la République du Mali le 22 Septembre 1960.

Kayes, Tambacounda et Thiès sur le territoire sénégalais. La ligne ferroviaire Bamako-Dakar est une longue ligne portant sur 1287 km. Elle est émaillée de plus d'une trentaine de gares. Pendant la période de sa pleine activité (1950-1980), ce chemin de fer ligne, employait plus de 1200 salariés au total sur les deux pays. Elle était une véritable artère vitale qui permettait de désenclaver le Mali en reliant l'intérieur du pays au port de Dakar au Sénégal.

L'histoire de la ligne de chemin de fer Dakar-Niger enseigne qu'en 1949 afin d'obtenir les mêmes droits que les travailleurs des chemins de fer de France, les travailleurs Africains du chemin de fer Dakar -Niger ont déclenché une importante grève. Cette grève durera du 11 Octobre 1947 au 19 mars 1948. Comme résultat, les travailleurs africains obtiendront une augmentation de salaire de 20 %. Cependant la grève sera marquée par l'emprisonnement des leaders syndicalistes et le licenciement de nombreux travailleurs qui ont participé à la grève.³

À la suite de l'éclatement de la Fédération du Mali (initialement constituée par la Républiques du Soudan et la République du Sénégal), la République du Mali déclare son indépendance le 22 Septembre 1960. La compagnie du Chemin de fer Niger-Dakar, qui était dénommé la « Régie des Chemins de fer de l'Afrique de l'Ouest » sous la colonisation française devient la copropriété du Mali et du Sénégal. Elle sera divisée en deux différentes sociétés nationales ; la Régie des Chemins de Fer du Mali (RCFM) et la Régie Sénégalaise des Chemins de fer (RSCF). En 1962, les deux pays, la République du Mali et la République du Sénégal signent un accord de coopération qui déterminera la forme d'exploitation en commun de la ligne par les deux sociétés nationales maliennes et sénégalaises.

2.1 La privatisation imposée par les occidentaux : un échec

Dans les années 1980-1990, le Fond Monétaire internationale (FMI) et la Banque Mondiale (BM) imposent aux pays en développement, notamment aux pays Africains un plan d'ajustement structurel. Dans le cadre de cette politique de privatisation imposée, le Mali et le Sénégal décident en 2003, de privatiser le Chemin de fer Dakar-Niger en octroyant à la société Franco-Canadienne « Transrail SA », une concession intégrale pour une durée de 25 ans. Par cette concession la société Transrail SA prend l'engagement d'entretenir et d'exploiter la ligne de chemin de fer Dakar-Niger et d'investir dans le renouvellement des infrastructures. Le résultat de cette concession sera un véritable échec dans la mesure où Transrail SA ne respectera pas ses engagements. Les infrastructures s'usent et se dégradent. Les accidents vont se multiplier, créant des dangers pour les passagers. Cette situation ne permettra pas de continuer les activités ferroviaires. À partir de 2010, cette situation provoque l'arrêt des transports voyageurs. En 2015, les deux pays, le Mali et le Sénégal, décident de mettre fin à la concession qui devraient initialement prendre fin en 2028.

2.2 Création de la « Société Dakar-Bamako Ferroviaire » (DBF)

Suite à l'échec de la société Transrail SA, le Mali et le Sénégal prennent la décision de créer une organisation transitoire de gestion appelée « Dakar-Bamako ferroviaire » (DBF). La Société « Dakar-Bamako ferroviaire » (DBF) prend le relais du concessionnaire Transrail SA avec l'objectif de procéder à la transition vers la relance rapide des activités sur la ligne de chemin de fer Dakar-Niger. Au lieu de la reconstruction totale des 1287 km de la ligne Dakar-Niger pour assurer la reprise totale des activités ferroviaires, la « Société Dakar-Bamako Ferroviaire » (DBF) a proposé au Mali et au Sénégal un plan d'urgence ne portant que sur la rénovation de la voie ferrée. Cette rénovation a été évaluée à environ 20

³ A propos de cette grève, l'écrivain Sénégalais Ousmane Sembène publiera en 1960, le roman intitulé : « Les Bouts de bois de Dieu ». Il a aussi fait un film sur les affrontements entre les travailleurs Africains du chemin de fer et les forces coloniales Françaises. Ce film était connu sous le titre de « Les pirogues des Hautes Terres ».

milliards de Francs CFA. À cet égard, les experts ont noté que la reconstruction totale aurait coûté trois fois plus cher.

La détérioration du réseau ferroviaire a considérablement altéré l'efficacité des transports. Cette situation a entraîné une augmentation des coûts des transports. Elle a souvent provoqué des retards dans les mouvements des populations et des marchandises. Dès lors la croissance économique a été affectée et s'est trouvée au ralenti. Par conséquent, la modernisation du transport ferroviaire au Mali s'est avérée nécessaire. A cet effet la construction de nouvelles lignes de chemins de fer notamment du SGR s'est imposée afin de répondre aux préoccupations. Ce méga projet d'infrastructure est un exemple de projet stratégique impliquant le gouvernement Chinois, ayant des implications majeures dans l'économie du Mali mais aussi dans l'économie de la sous-région ouest africaine. Par ailleurs, il est à noter que l'Etat Mmalien n'a pas entretenu de manière correcte le système ferroviaire existant. En conséquence, après des décennies de mauvaise gestion, de mauvais entretien, le gouvernement du Mali a élaboré une vision stratégique portant sur le court et moyen terme afin de moderniser le réseau ferroviaire. Cette vision, traduite en projet-programme a été réexaminée à nouveau en 2015. Le plan d'initiative de modernisation ferroviaire visait à réhabiliter et à faire évoluer les itinéraires ferroviaires existants tout en permettant l'exploitation des trains modernes sur le réseau ferroviaire vers des voies à écartement standard de plus grande capacité, et à relier les grandes villes, centres économiques par de nouvelles lignes de chemin de fer. Ainsi le projet portant sur plusieurs milliards de dollars US a été attribué à la société chinoise China Raiwail Engineering Corporation (CREC) et a marqué le début de l'initiative et de l'entrée du Mali dans l'Initiative la Ceinture, la Route

Le projet n'a pas encore pu être exécuté en raison de problèmes de financement. En effet, depuis les changements institutionnels, il est difficile pour le Mali de financer ses infrastructures de transport ferroviaire, car l'économie malienne est dans une certaine mesure une mono-économie qui ne dépend que d'une seule source de capitaux étrangers. Ainsi, face à la suppression progressive de l'initiative en faveur des pays pauvres très endettés (PPTÉ) et à une baisse de l'aide publique au développement, le Mali a saisi l'opportunité offerte par les bilans plus concrets de la Chine et la croissance économique continue pour explorer de nouvelles sources de financement. C'est dans ce contexte que la Chine s'avère cruciale car, grâce à l'Initiative la Ceinture et la Route, elle arrive au moment idoine, c'est-à-dire le moment où le Mali a un besoin crucial de développement d'infrastructures et d'amélioration des opportunités commerciales sur les plans régional, continental, et mondial. La Chine par le biais de l'ICR a investi massivement dans les infrastructures sur le continent Africains. La ligne SGR longue de 1287 km, sera financée par des lignes de crédit chinoises pour un coût estimé à plusieurs milliards de dollars US. La Banque Chinoise « EXIM Banque of China » apportera une bonne partie du financement sous forme de prêt concessionnel pour le projet de chemin de fer en question. Le reste sera fourni par les gouvernements du Mali et du Sénégal. La ligne de chemin de fer Bamako- Dakar compte parmi les projets les plus importants pour l'économie du Mali dans la mesure où cette ligne relie la capitale du Mali au reste du monde par la mer.

Les Chemins de fer Bamako-Dakar offrent des services à des milliers, voir des millions de passagers et ferment de nombreux chapitres de dépendance à l'égard des infrastructures datant de la période coloniale. Ils constituent également une section essentielle de la construction de chemins de fer inter Etas en Afrique de l'Ouest. Les autres projets de lignes à écartement standard en cours comprennent les lignes Bamako-Conakry et Bamako-Kidal. D'autres projets d'infrastructures de transport sont prévus. Il s'agit notamment de projets routiers tels que Bamako-Ségou, Bamako-Kayes et Mopti-Gao. La ligne de chemin de fer Bamako - Dakar partage plusieurs caractéristiques et objectifs

politiques et économiques avec les lignes de chemin de fer en Afrique de l'Est. Le gouvernement du Mali prévoit de gérer la logistique en faisant de sorte que les chemins de fer lient les principales villes économiques, commerciales et du pays afin d'encourager les exportations de différentes industries locales.

Les réalisations des différents projets constituent des étapes importantes de l'objectif du Mali d'avoir un réseau de chemin de fer moderne. Les investissements de la Chine modernisent les voies qui offrent au Mali des ports pour le commerce extérieur. Ce qui présente un potentiel important pouvant contribuer à favoriser l'industrialisation du Mali et aider le gouvernement Malien à promouvoir la diversification de son économie. L'engagement affiché par le gouvernement de la Chine à réaliser les projets évoqués plus haut dans les délais fixés malgré la non-participation d'autres acteurs étrangers au financement des projets est souvent cité par les deux parties chinoise et malienne comme un symbole de leur amitié sincère, pragmatique et de l'engagement ferme de la Chine envers le Mali. La construction des chemins de fer servira de modèle pour d'autres futurs grands projets chinois à grande échelle au Mali. L'investissement du gouvernement chinois dans la modernisation de la ligne ferroviaire aide les gouvernements malien et sénégalais à réduire le temps de trajet entre Bamako, la capitale du Mali, et Dakar, capitale et port maritime du Sénégal. Ces mégaprojets d'infrastructure sont particulièrement vitaux car il s'agit de visions nationales de deux pays en développement contrairement aux chemins de fer antérieurs construits par la puissance coloniale au XIX^{ème} siècle. L'ampleur et le coût des deux projets ferroviaires ont été conçus pour améliorer l'efficacité logistique, augmenter la capacité de transport de passagers et de marchandises et générer des avantages complets pour les économies locales le long des chemins de fer.

Le projet de construction ferroviaire, est confié à deux sociétés chinoises de génie civil, à savoir « China Railway Engineering Corporation » et « China Railway Construction Corporation ». La société China Railway Engineering Corporation est chargé de à la construction de la totalité de la nouvelle ligne à écartement standard (SGR) qui relie Bamako au port de Conakry. La ligne de chemin de fer entre le Mali et la Guinée porte sur une longueur d'environ 920 km Le coût est estimé à huit (8) milliards USD. L'amélioration des transports au Mali encouragera les investisseurs aussi bien étrangers que nationaux à explorer des ressources plus volumineuses et plus coûteuses à transporter que l'or, telles que le minerai de fer, la bauxite et l'uranium, etc...

3. Les défis liés à l'investissement dans les chemins de fer à voies standards (SGR)

Pendant que les investissements chinois dans les infrastructures sur le continent ont aidé plusieurs pays africains à surmonter leur dépendance à l'égard de l'aide étrangère souvent conditionnelle, une critique fréquemment émise est que de tels projets réalisés par la Chine n'ont produits que peu de bénéfices réels pour les économies locales. Lesdits projets ont contribué à augmenter le fardeau de la dette des pays africains. Cependant, on relève que les investissements dans les infrastructures, associés à la construction de zones économiques spéciales (ZES) dans plusieurs pays africains pourraient engranger des retombées positives et libérer le potentiel économique des industries à valeur ajoutée à travers le continent. Bien que les pratiques commerciales de la Chine aient favorisé la stabilisation des prix des matières premières et l'augmentation des exportations des pays africains, ces pratiques présentent cependant un inconvénient. En effet, la forte demande de matières premières et d'énergie de la part de la Chine n'a pas automatiquement entraîné une réduction de la demande de produits manufacturés des pays du continent africain. Les pays du continent africain devraient accélérer leur industrialisation afin de produire des produits manufacturés bon marché en provenance d'ailleurs notamment de la Chine.

Actuellement le défi pour la Chine est de s'assurer que les pays sont suffisamment nantis et que les projets sont suffisamment rentables afin qu'elle puisse recouvrer ses créances dans les délais convenus

4. Les avantages économiques liés à l'investissement dans les chemins de fer à voies standards (SGR)

Il a été établi que la raison principale pour les puissances coloniales de construire des infrastructures de transport en Afrique, notamment des chemins de fer était la recherche de gains économiques. Les puissances coloniales savaient que pour obtenir des avantages économiques dans les colonies, il fallait au préalable installer les infrastructures de base dans les zones où cela est nécessaire. Le gouvernement Français qui a colonisé le Mali savait à quel point le développement des infrastructures, notamment le chemin de fer était important pour atteindre une position politique, sociale et économique maximale dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest. À cet égard le développement économique de l'Afrique en termes d'infrastructure peut se résumer en un seul mot : « Transport ». Cette vérité, confirmée par de nombreux spécialistes en la matière montre que les systèmes de transport se sont révélés être des moyens de contrôle efficaces. Les transports constituent également un secteur important de l'économie des pays Africains. Ils jouent un rôle crucial dans la lutte contre la pauvreté, et la lutte pour le développement durable. Les transports propulsent le succès de l'Accord de libre-échange continental africain. (ZLECAF), l'un des projets phares de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine. Le développement des infrastructures de transport améliore l'accès des entreprises et des consommateurs aux biens et services et fournit les moyens aux marchés émergents de s'intégrer dans l'économie continentale, mondiale et de réaliser des progrès substantiels dans tous les domaines.

En tant que mode de transport parmi les plus sûrs et fiables, le transport ferroviaire a toujours joué un rôle de catalyseur dans le développement socio-économique dans presque tous les pays du monde. Il contribue énormément à faciliter les mouvements des passagers et des marchandises. Le transport ferroviaire constitue sans aucun doute le moyen de transport le plus abordable, le plus rentable, le plus économe en énergie, lorsque la densité du trafic est assez élevée. Par ailleurs, le chemin de fer, lorsqu'il est correctement intégré aux autres modes de transport, les niveaux économiques de trafic peuvent être consolidés. Alors le chemin de fer permet d'offrir des services efficaces pour les mouvements de personnes et des biens en termes de transport sur des distances relativement longues, y compris des volumes élevés de marchandises ou les produits agricoles. Le transport ferroviaire est l'un des indices utilisés pour évaluer le niveau de développement macro-économique d'un pays. Des chercheurs et économistes notent que le progrès de tout pays repose sur le développement de son système de transport ferroviaire. Il n'y a aucun doute que le transport ferroviaire contribue au développement socio-économique des pays du continent africain en facilitant l'accès aux marchés, l'accès à l'emploi, l'accès aux soins de santé, l'accès à l'éducation et autres activités d'épanouissement de l'être humain. Aussi, le transport ferroviaire joue un important rôle dans le développement social et économique, dans la mesure où il favorise le transport à faible coût des marchandises et des passagers. Il contribue à la croissance des secteurs économiques tels que les secteurs miniers, les secteurs agricoles et industriels.

Le déficit, voire l'absence de chemin de fer dans le système de transport de nombreux pays africains, dont le Mali, engendre de sérieuses conséquences sur d'autres modes de transport, tels que les routes et les voies fluviales ou lacustres. En conséquence, le développement des infrastructures ferroviaires et routières a été mis en avant dans « l'Initiative la Ceinture, la Route » de façon générale sur le continent africain et plus particulièrement au Mali. Cependant, au départ, dans le système de transport au Mali, la raison principale de la construction des chemins de fer était tout d'abord

administrative. Il s'agissait d'offrir un moyen de liaison entre des villes du Mali et entre les villes du Mali et les villes des pays voisins, notamment côtiers du Sud. Cette raison était aussi motivée par des considérations économiques. Il s'agissait entre autres d'améliorer l'évacuation des produits agricoles, des produits d'élevage et des ressources minérales de l'arrière-pays vers le Sud, et vers les ports maritimes pour ensuite les expédier vers les marchés étrangers à travers le monde. Cependant, ces derniers temps, contrairement aux raisons principales évoquées, la Chine met l'accent sur la contribution de « l'Initiative la Ceinture, la Route » au développement partagé, à la sauvegarde de la paix et à la lutte contre la pauvreté. Cela en promouvant le développement, le progrès et la prospérité partagé qui émanent de la connectivité des activités économiques et commerciales. Les chemins de fer occupent une place importante dans cette vision du développement national, régional et mondial. Les avantages remarquables des chemins de fer par rapport aux réseaux routiers résident dans leurs économies d'échelle. Les chemins de fer nécessitent des entretiens moins fréquents. Les entretiens dans ce secteur sont plus rapides et plus efficaces sur de très longues distances. Ce qui en fait une option peu coûteuse et très avantageuse pour le trafic des biens, des personnes et des marchandises tout en offrant d'énormes potentiels sur le plan commercial. Il est évident que le fait de connecter les villes, les zones intérieures possédant assez de richesses en termes de ressources naturelles du Mali, aux marchés de consommation du pays, aux pays de la sous-région, aux zones portuaires pourrait apporter d'énormes gains. Les coûts de transport à l'intérieur du pays sont facteur d'énormes difficultés pour l'agriculture et les industries. La réduction desdits coûts pourrait considérablement améliorer la compétitivité des sociétés maliennes face aux importations et pourrait potentiellement promouvoir l'exportation et le commerce des produits maliens. De nouveaux pôles économiques pourraient également contribuer à attirer les investissements et la migration positive vers des zones qui affichent des éléments attractifs pour le développement et le bien-être des populations.

Le développement des activités de chemin de fer a aussi des avantages notables sur les industries complémentaires des chaînes d'approvisionnement manufacturières, telles que les matériaux de construction. Il favorise une demande importante de commerce au détail et de services connexes qui génèrent la création d'emploi. Par ailleurs, il convient de noter qu'une ligne centrale de chemin de fer contribuerait au désenclavement de tout ce qui est lié à l'industrie agricole, à l'industrie minières et à l'industrie manufacturière dans toutes les régions du Mali. De même, le développement de la ligne de chemin de fer Bamako-Dakar bénéficierait aux industries du bétail et du cuir dont le Mali est premier producteur dans la sous-région Ouest-africaine. Les opérateurs dans ce secteur sont actuellement désavantagés par rapport aux importations bon marché en raison notamment du coût exorbitant du transport. En outre, le chemin de fer Bamako-Dakar a un impact positif sur les économies locales à travers le soutien des entreprises locales et la création de multiples opportunités commerciales. Les zones le long de la ligne, autour des gares ferroviaires sont ouvertes à des activités commerciales accrues. Cela inclut la création de marchés, d'hôtels et une augmentation des mouvements des personnes, et du commerce. Ces diverses activités modifient positivement le niveau de vie des populations qui vivent le long de la ligne des Chemins de fer. Lorsque les hommes d'affaires, les entrepreneurs, les producteurs, et les commerçants sont assurés de trouver des marchés adéquats en temps opportun, la création d'infrastructures de transformation se produit facilement générant encore plus d'opportunités d'emploi pour les populations locales. Par exemple, lors de notre entretien avec le chef d'une famille qui est père de six enfants exploitant depuis un certain temps une boutique près de la gare des chemins de fer de Kati, celui-ci a déclaré : « depuis que j'ai installé mon activité ici, je peux correctement assurer les études de mes enfants, subvenir aux besoins de ma famille en faisant du commerce près de la gare des chemins

de fer. Sans la gare des chemins de fer, je ne pourrais pas assurer une vie descende à ma famille »¹⁸. La gare des chemins de fer a positivement changé la vie de tous ceux qui mènent des activités commerciales le long de la ligne des chemins de fer. Les chemins de fer ont également apporté une amélioration notable des conditions de vie à l'ensemble des populations vivant aux abords de la ligne.

Des études macroéconomiques ont avancé des preuves convaincantes selon lesquelles les villages et les villes qui sont situés le long des lignes de chemin de fer bénéficient de plus de choix dans les moyens de transport et de communication. Ces moyens ont considérablement stimulé la commercialisation des produits agricoles et provoqué une évolution remarquable dans les moyens de subsistance des populations locales. Des avis exprimés par des populations locales laissent entrevoir que la baisse des coûts générée dans les transactions a entraîné des gains de revenus plus élevés pour les agriculteurs. La baisse des coûts dans les transactions a aussi facilité l'intégration des produits locaux dans le système de marché national. Elle les a aussi très souvent reliés aux marchés internationaux.

S'agissant des entreprises et des hommes d'affaires exerçant dans les zones enclavées du Mali, l'utilisation du port de Dakar deviendra beaucoup plus viable. A cet égard, le Président de l'Association des Chargeurs du Mali, a déclaré : « le chemin de fer établit une chaîne d'approvisionnement logistique de bout en bout avec des marchandises désormais transportées par chemin de fer depuis le quai du port de Dakar directement au dépôt de conteneurs intérieur de Bamako. De Bamako, ils peuvent être distribués efficacement dans d'autres régions du pays et dans d'autres pays voisins tels que le Burkina Faso et le Niger »¹⁹. De même, les deux lignes de chemins de fer Bamako-Dakar, Bamako-Conakry peuvent améliorer l'efficacité la rentabilité des chemins de fer en transportant des marchandises. Elles contribuent à raccourcir les temps de trajet entre les villes qu'elles desservent. L'impact économique des liaisons inter-régionales apporte toujours le développement des régions et améliore les structures commerciales des économies des zones environnantes immédiates. Il est évident que lorsque la circulation des biens et services est entravée par de mauvaises infrastructures de transport, il y aura un impact direct sur l'économie locale. Une hausse des prix sera constatée. Les transports publics durables offrent de nombreux avantages économiques au pays par l'acheminement des biens et des services là où le besoin se fait crucialement sentir. La ligne de chemin de fer Bamako-Dakar qui a été mise en service en juillet 2023, a été bien accueillie par les populations locales et les utilisateurs. Il a été observé que grâce au chemin de fer Bamako-Dakar, la circulation des biens et des services a considérablement augmenté et a attiré des activités commerciales à petite échelle dans les localités concernées. Non seulement le chemin de fer offre la sécurité et le confort aux voyageurs, les lignes de chemins de fer Bamako-Dakar améliorent les affaires et les échanges entre les villes du Mali. Ce qui constitue une contribution remarquable au développement économique du pays. Le nombre croissant de maliens qui dépensent de l'argent dans le voyage par train (billets, nourritures et autres services) participe désormais des moyens qui génèrent des revenus substantiels pour les services économiques du Mali.

Au chapitre des nombreux avantages espérés, les gares de chemins de fer contribuent à la création de pôles économiques et de zones économiques spéciales (ZES), ou de parcs industriels comme celui de Bamako pour la logistique et un autre à Koulikoro pour les industries manufacturières. En effet, le long de la ligne Bamako-Dakar, par exemple, plusieurs usines importantes dont une huilerie à Koulikoro, une usine de transformation de coton à Kita, une usine de production de ciment à Diago située à 30 km de la capitale Bamako ainsi que la zone économique spéciale (ZES) prévue à Kayes constituent quelques avantages parmi tant d'autres. De même, les gares de Kita, et de Toukoto pourrait contribuer à la création de pôles économiques et de zones économiques spéciales (ZES), ou de parcs

industriels comme le parc industriel de Diamniadio au Sénégal. Le parc industriel de Diamniadio, stratégiquement situé sur près de 200 hectares de terrain dans la zone industrielle près de Dakar à proximité de la gare, promet d'être un pôle de développement susceptible de renforcer la présence indispensable du secteur privé, motivé par les activités des entrepreneurs dans le pays. Lorsqu'elles seront pleinement établies et fonctionnelles les zones économiques spéciales ou les parcs industriels, offriront des opportunités d'emplois aux populations locales et favoriseront le développement du commerce et des activités industrielles. Les investissements effectués dans le secteur des infrastructures, couplés aux zones économiques spéciales (ZES) et aux parcs industriels constituent sans nul doute un facteur de dynamisation de nombreuses économies africaines. Lesdits investissements pourraient aussi favoriser des retombées positives et libérer le potentiel économique des industries à valeur ajoutée dans toute l'Afrique de l'Ouest grâce à la nature complémentaire des infrastructures. Le modèle chinois des parcs industriels qui a connu une réussite remarquable en Chine devrait aussi stimuler l'industrialisation au Mali. Les Sociétés pourraient raisonnablement réduire le coût d'approvisionnement en intrants. Ainsi le coût global des activités commerciales sera revu en baisse. Cela favorisera les entreprises pour rester compétitives sur les marchés nationaux, sous-régionaux et même continentaux. La mise en œuvre rapide des lignes de chemin de fer constitue donc un défi par rapport à l'évolution positive en faveur du monde des affaires de façon générale et des sociétés de façon particulière

Au sujet de l'emploi dans le milieu local, il y a lieu de préciser que l'emploi local relève de la pratique consistant à embaucher des travailleurs originaires des pays qui bénéficient des investissements de « l'Initiative Ceinture et Route ». Dans cette section, l'embauche locale fait référence à l'emploi de travailleurs maliens sur la ligne des chemins de fer Bamako- Dakar. Selon de nombreux experts, le fait de promouvoir le commerce local, de booster l'achat de matériel local par l'industrie minière et autres, participe de l'amélioration de l'emploi des travailleurs locaux. C'est aussi un facteur pertinent au moment de l'évaluation des investissements, car l'embauche locale expose les travailleurs locaux aux compétences requises pour créer leurs propres entreprises. Cette situation contribue à la création et au développement des entreprises locales. L'Afrique étant le continent le moins développée du monde, par conséquent le plus pauvre, l'amélioration des opportunités d'emploi sur le continent est d'une importance capitale pour plusieurs raisons. La première raison est que, près des 45% de la population africaine âgée de moins de 18 ans dépend essentiellement des revenus que gagnent leurs parents pour subvenir à leurs besoins, assurer leurs existences et leur épanouissement en tant que personne humaine. Dans le même temps, plus de 41% de la population vivent dans la pauvreté. Les jeunes qui naissent et évoluent dans un tel contexte sont exposés à des risques sur le plan physique, moral, et social. Ces jeunes peuvent aussi souffrir d'un manque d'éducation de qualité et d'opportunités leur permettant de construire leur vie. Ils peuvent aussi ne pas vivre assez longtemps du fait des maladies telles que la malnutrition, des troubles sociaux et des comportements de déviance. La deuxième raison est que l'Afrique Sub-saharienne est reconnue comme la région qui possède une fécondité assez élevée. L'Afrique Sub-saharienne possède la population active qui connaît la croissance la plus rapide au monde. Chaque année, de nombreux jeunes sont déversés sur le marché de l'emploi. Ces jeunes ont pour la plupart des difficultés à accéder aux moyens de subsistance les plus vitaux. La troisième raison est liée à l'absence d'une croissance économique durable. Une croissance économique durable est nécessaire pour financer les investissements qui favorisent la construction d'économies plus solide et plus résilientes. Cela nécessite une amélioration constante de la productivité du travail dans tous les secteurs de l'économie et du développement.

Le principal résultat attendu peut être traduit ainsi : « produire et vendre davantage en employant beaucoup de personnes de manière plus productive et de façon durable ». Il s'agit aussi de tirer profit des nouvelles opportunités émergentes dans un monde globalisé. Tout cela sans succomber aux risques que pourrait provoquer une croissance durable. Au regard de toutes ces raisons, les décideurs des pays africains ont mis en avant l'amélioration des opportunités d'emploi parmi les objectifs essentiels des différentes stratégies de développement. Si les réalisations des projets de la Chine en matière d'infrastructures, notamment d'infrastructures ferroviaires et routières sont saluées pour leur contribution à la création d'emplois dans les pays Africains, les entreprises chinoises sont souvent accusées d'employer des travailleurs Chinois au lieu d'employer des travailleurs africains dans le cadre de l'exécution des projets dont ils ont la charge sous contrat, en particulier les projets liés aux infrastructures et aux mines (Dollar, 2016).

À ce stade il est important d'analyser la situation de l'emploi local pour déterminer si les infrastructures construites par la Chine dans le cadre des différents projets ont contribué à la création d'emplois au Mali ou pas du tout. Il convient tout d'abord de noter que lors de ses travaux sur les routes reliant Bamako à Ségou, Bamako à Koulikoro la société Chinoise « China Raiwail Construction Corporation » (CRCC), a proposé dans ses différents plans d'investissement un chapitre relatif à l'emploi des travailleurs locaux favorisant ainsi l'emploi des travailleurs locaux pendant les travaux et après la réalisation des projets. Cette stratégie contribue remarquablement à la lutte contre le chômage et à la lutte contre la pauvreté. Les projets en cours à travers le pays entraîneront à coup sûr des créations d'emplois. Contrairement aux allégations selon lesquelles les sociétés chinoises importent leurs propres mains-d'œuvre, la stratégie de la « China Raiwail Construction Corporation » fait état d'un ratio de majorité de Maliens pour une minorité de Chinois selon les compétences entre les travailleurs locaux et les travailleurs Chinois. La « China Raiwail Construction Corporation » estime que les réalisations des routes ont créés plus des centaines d'emplois locaux et qu'actuellement des centaines de maliens sont employés dans l'exploitation de la ligne de chemin de fer Bamako-Dakar. Quant à la ligne Bamako - Conakry pendant la construction, de nombreux ouvriers maliens seront employés dans le projet, pour seulement quelque dizaine de travailleurs Chinois. On estime que la ligne de chemin de fer (SGR) Bamako-Kayes créera plus de 5000 emplois directs pour les professionnels et non professionnels maliens et 10 000 emplois indirects au cours de son exécution. Lorsqu'il sera terminé, l'exploitation, l'entretien et la gestion du chemin de fer devraient également créer des milliers d'emplois permanents. Parmi les 10.000 emplois directs, 4.000 emplois seront destinés aux cadres professionnels : ingénieurs, contremaîtres, opérateurs, artisans, etc. et 6000 aux non-professionnels.

L'aspect emploi des grands projets devrait prendre en compte les règles locales inhérentes à l'accord contractuel qui serait en préparation entre le Mali et la Chine. Actuellement, les autorités maliennes ne semblent pas avoir élaboré des réglementations devant permettre aux entreprises étrangères de favoriser sinon de privilégier l'emploi des travailleurs locaux. À ce jour, les études réalisées sur les investissements chinois sur le continent Africain révèlent de façon générale que les entreprises chinoises sont, pour la plupart du temps critiquées pour leur propension à faire appel à des travailleurs Chinois au lieu d'embaucher des travailleurs locaux. La conclusion du présent article montre qu'au Mali, l'entreprise chinoise « China Raiwail Engineering Corporation » a contribué à la création de beaucoup d'emplois pendant la réalisation des différents projets, mais aussi pendant l'exploitation et la maintenance des ouvrages. La contribution des entreprises chinoises à l'emploi local est importante en raison de la nécessité pour les pays Africains de générer assez d'emplois pour la jeunesse africaine en croissance constante sur le marché de l'emploi du continent. Il est à noter que bien que la « China Raiwail

Construction Corporation » ait embauché du personnel local pour les différents chantiers au Mali, les travailleurs locaux quant à eux expriment leur insatisfaction au sujet des salaires et de la qualité des traitements que leur accorde les chefs d'entreprises chinoises. Ces remarques révèlent que les stratégies d'emplois locaux menées par les entreprises étaient plus axées sur la création d'emplois, mais pas nécessairement sur les rémunérations au travail. Cet aspect est si important qu'il mérite un examen assez spécifique.

Concernant l'emploi local, notamment sur les projets de construction de chemins de fer et de routes la « China Raiwail Construction Corporation » a noté dans son plan d'investissement, son engagement ferme à former des travailleurs locaux et à transférer l'exploitation et la maintenance des ouvrages à des entreprises locales maliennes quand les différents projets seront réalisés. Les autorités maliennes ont accordé aux entreprises chinoises des contrats d'exploitation et de suivi des projets dans des termes tenant compte de la situation des employés maliens formés et compétents. À cet égard, des travaux d'universitaires occidentaux présentent des argumentations notant que les projets conduits et réalisés par les entreprises chinoises sur le continent africain présentent des coûts élevés pour peu de bénéfices pour les populations africaines. Ces universitaires affirment que les transferts de technologies et d'emplois de la part des entreprises chinoises et des investissements chinois vers les pays africains sont très limités. Cependant les projets d'infrastructures de transport et autres infrastructures au Mali prouvent que ces affirmations sont non seulement erronées, mais aussi tendancieuses. En effet les chefs des entreprises chinoises au Mali déclarent qu'ils sont tenus de suivre à la lettre le contenu des cahiers de charges relatifs aux différents projets. Ils affirment aussi qu'ils ont très souvent eu à initier et conduit des programmes relatifs à l'emploi de travailleurs locaux. Il leur est arrivé en des moments donnés de fixer des dates précises pour le transfert des technologies, des opérations et la maintenance des ouvrages aux travailleurs maliens ou à des entreprises locales. À courts ou longs termes, ces transferts de technologies peuvent contribuer à renforcer l'expertise locale dans les domaines concernés des infrastructures. Ces transferts de technologies favoriseront ainsi le développement de l'emploi local, la réduction du chômage et l'épanouissement des populations et des entreprises locales.

Malgré des actions concrètes posées par des entreprises chinoises, le déficit de capacités sur le plan local dans le domaine de l'ingénierie nécessite que la partie chinoise continue de s'impliquer dans la gestion et la maintenance continues des ouvrages réalisés. Des entreprises chinoises ont été proactives en prenant des initiatives dans le cadre de la formation et du transfert des technologies en faveur des techniciens et autres travailleurs locaux maliens. Ces entreprises ont fourni des enseignements sur la maintenance des ouvrages, les systèmes de communication, etc... Par ailleurs certains employés maliens de certaines structures ont été envoyés en Chine pour suivre une formation dans les domaines liés à leurs emplois et à leur domaine de compétence. Des techniciens maliens ont été formés en Chine pour la maintenance et l'animation du Centre Technique de Kabala construit par la Chine aux environs de l'aéroport Modibo Keita à Sénou, près de Bamako. Il est prévu l'ouverture d'institutions destinées à la recherche et au développement des ressources humaines dans plusieurs secteurs pour les maliens. Ces différentes initiatives devraient sans nul doute marquer une nouvelle étape de la croissance économique du Mali. Elles devraient favoriser le développement socio-économique, et améliorer le cadre de l'éducation dans ce grand pays enclavé d'Afrique de l'Ouest. Le transfert de technologies et de compétences nécessite un investissement important et souvent à moyens ou longs termes dans le renforcement des capacités. Cette réalité va entraîner la participation prolongée des entreprises chinoises dans les activités au Mali. Le soutien de la Chine au Mali dans la construction d'infrastructures industrielles, de transport et autres (routes, chemins de fer en projet, usines...) va activement contribuer

à la modification potentielle des tendances en matière de commerce, de communication, d'économie agricole et d'investissement existants, hérités pour la plupart de l'ancienne puissance coloniale, ainsi que les conditions de vie des populations locales.

5. Les défis socio-économiques liés à l'investissement dans les infrastructures de transport

Depuis des siècles, le transport ferroviaire demeure dans de nombreuses régions du monde l'un des modes de transport de marchandises et de personnes les plus importants, les plus sécurisants, les plus fréquemment utilisés (notamment domicile-travail) et les plus rentables économiquement. Les différents projets de chemins de fer lancés par le gouvernement du Mali sont donc hautement appréciés par les populations maliennes, car ils contribueront de manière significative à faciliter la circulation des personnes et des marchandises à travers le pays et entre les régions du pays et les pays voisins. Le taux élevé d'insécurité, notamment les accidents, les braquages de passagers sur les routes dans le pays, les incendies criminels de véhicules constituent des facteurs qui font du transport ferroviaire une véritable nécessité.

Depuis le début de l'exploitation commerciale de la ligne de chemin de fer Bamako-Dakar, beaucoup de personnes qui redoutaient les activités des criminels, et des brigands ont exprimé leur soulagement. La route était et demeure toujours connue pour son insécurité. Le train est pratiquement un refuge pour de nombreux voyageurs. Dans le train les voyageurs se sentent à l'aise et en sécurité avec la présence d'agents de sécurité à bord du train. Cependant, le chemin de fer Bamako-Conakry est l'un des projets les plus attendus au Mali. Il n'a pas été sans critiques typiques des accusations portées contre d'autres mégaprojets chinois sur le reste du continent africain. D'autres critiques et remarques portent sur la viabilité économique, le coût, la dette, la corruption, l'opacité des contrats et les modalités de financement du projet. L'expansion rapide des projets d'infrastructures en Afrique et au Mali est soutenue par un financement basé sur l'endettement. Cette réalité soulève des questions sur les niveaux d'endettement croissants des pays africains, notamment le Mali, et sur leur viabilité. Aussi, le projet de chemin de fer Bamako-Conakry a suscité des remarques notamment dans sa partie guinéenne quant à l'impact de la construction sur les moyens de subsistance des populations locales. Des remarques ont été portées par des populations locales concernant les opportunités d'emplois. Dans certains cas, les populations locales ont souhaité que leurs citoyens soient les seuls employés dès l'adoption du projet par les autorités des régions où elles vivent. Des remarques se sont aussi développées autour de la propriété foncière, concernant précisément la question du paiement des indemnités. Cet aspect financier galvanise les populations les mettant face à la fois aux autorités locales et aux entrepreneurs chinois. Les différends sur les salaires, les compensations foncières, les contrats de fourniture et les impacts environnementaux sont également des sources de tensions au sein des populations locales, mais aussi entre les populations locales, les autorités locales et les chefs d'entreprises chinoises. Quant à l'aspect environnemental, les entreprises chinoises ne font pas état de proposition d'investissement en matière d'environnement dans le cadre de la réalisation des chemins de fer concernés. Bien que les documents officiels du Mali sur l'évaluation de l'impact environnemental exigent que tous les projets effectuent des évaluations d'impact environnemental ainsi que des études de faisabilité avant que les projets ne soient attribués aux entreprises, la construction des chemins de fer a été accordée sans qu'une étude de faisabilité soit menée. Cette affirmation indique que les autorités gouvernementales maliennes n'ont pas clairement établi de normes environnementales spécifiques pour la réalisation des différents projets. Bien que ni les sociétés chinoises, ni les autorités gouvernementales maliennes n'aient fixé d'exigences environnementales pour la construction d'infrastructures de chemins de fer et de routes, les études

indiquent qu'à ce jour, il n'y a eu aucune plainte concernant les pratiques environnementales des sociétés chinoises.

Bien que l'impact environnemental négatif que les infrastructures, notamment les chemins de fer reste flou, les projets sont de nature à contribuer positivement à l'économie du Mali et même à l'environnement. Le développement d'une ligne ferroviaire de Bamako à Kayes contribue à réduire considérablement le trafic dans les villes situées le long de la voie. La ligne de chemin de fer offre une alternative au transport automobile. Cette réalité fait de la ligne ferroviaire un moyen de transport très économe en énergie, partant plus durable. En conséquence, le chemin de fer a contribué à la diminution de la pollution générée par la circulation automobile dans les villes concernées. Ainsi, le chemin de fer Bamako-Kayes au Mali et Kayes-Dakar au Sénégal offrent un système de transport contribuant à l'amélioration de l'environnement et participant au transport sécurisé des marchandises et des passagers. En termes d'utilisation des ressources naturelles locales, les Sociétés chinoises concernées n'ont pas précisé dans leurs propositions d'investissement leur plan d'approvisionnement en matériaux pour la construction des lignes de chemins de fer. Par conséquent, il n'apparaît pas clairement, si les sociétés chinoises importent des matériaux de construction ou si elles achètent tout sur le plan local. La ligne de chemin de fer nécessitait l'accès à des terres dont la plupart appartiennent à l'Etat. Selon des acteurs concernés, la propriété de l'Etat sur les terres utilisées pour les différents projets a été un facteur clé dans la réussite de la ligne de chemin de fer Bamako-Dakar. En effet, il n'y a eu aucun problème d'accaparement des terres et de compensations monétaires appropriées en faveur des populations des localités.

6. Rôle des infrastructures dans le renforcement de la coopération Chine- Mali

Suite aux « Dix programmes majeurs de coopération » et aux « Huit initiatives majeures » formulés et mis en œuvre conjointement par les pays Africains et la Chine dans le cadre du Forum sur la Coopération Sino-africaine (FCSA), les investissements dans l'agro-industrie, les infrastructures, l'industrie manufacturière, l'exploitation minière, les parcs industriels et autres secteurs ont connus un développement exponentiel au bénéfice des populations africaines. Au Mali, avec le soutien de la Chine, de nombreux projets de routes, d'autoroutes, d'aéroports, de projets d'hydroélectricité et de télécommunications, ainsi que des projets de zones de coopération économique et commerciale ont été construits. Cette situation contribue à dynamiser et à apporter une transformation significative aux secteurs du développement économique et social du Mali. Le commerce de produits maliens sur le marché chinois a connu un développement exponentiel. Ce commerce porte en grande partie sur le coton et les produits de l'artisanat.

Avec la construction des chemins de fer, une nouvelle ère de coopération Chine-Mali aura véritablement commencé. En effet, en tant que pays situé dans une position stratégique au cœur de l'Afrique de l'Ouest, le Mali a besoin d'investissements dans les infrastructures. L'engagement de la Chine, deuxième économie au monde, à investir dans les infrastructures au Mali, notamment dans les routes et les chemins de fer vise à ouvrir le marché sous régionale rapide en croissance et à faire intégrer progressivement le Mali dans le circuit du commerce régional, continental, mais aussi aux investissements mondiaux. Le développement des infrastructures est l'un des éléments les plus importants de la coopération Sino-malienne dans le cadre de l'Initiative la Ceinture et la Route. Grâce à l'Initiative la Ceinture et la Route, la circulation des passagers et des marchandises a été améliorée. Le développement des infrastructures a été reconnu par de nombreux c. La multiplicité des initiatives mondiales de financement des infrastructures, telles que l'ICR, le Partenariat pour l'investissement

mondial dans les infrastructures de l'Union européenne (UE), a été perçu par les autorités maliennes, ces dernières années comme un important booster de croissance économique dans la lutte contre la pauvreté et dans la lutte pour atteindre la stabilité sociale et économique dont le pays a tant besoin. La multiplicité des initiatives mondiales est aussi vu en Afrique comme un facteur important dans la lutte contre la pauvreté mais aussi comme la pierre angulaire de toutes les activités de développement économique pour de nombreuses économies émergentes avec pour objectif déclaré de « mobiliser plusieurs milliards de dollars d'ici 2027 en investissements mondiaux dans les infrastructures ». Par conséquent, en tant qu'initiative notable de financement d'infrastructures et en ce qui concerne le Mali, l'Initiative la Ceinture et la Route vise non seulement à stimuler l'industrialisation, à aider le gouvernement Malien à résoudre le problème de manque de moyens de transports appropriés et fiables, mais aussi à construire une société émergente.

Par conséquent, le récent développement des projets de chemins de fer dans le cadre de l'Initiative la Ceinture et la Route (ICR) constitue un facteur unificateur non seulement pour le Mali mais aussi pour l'ensemble des pays de la région de l'Afrique de l'Ouest et de l'Organisation de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Le chemin de fer est considéré comme un instrument qui contribue à promouvoir l'harmonie entre les populations en renforçant l'interdépendance et en minimisant les conflits (Conseil Economique et Social des Nations Unies, 2019). Conformément à la vision du Mali de devenir un pays émergent à court terme, les infrastructures ferroviaires font partie des mégaprojets phares du pays axés sur le renforcement du cadre national pour les infrastructures et le développement économique et social. À cet égard, il est important de noter que la construction du chemin de fer et d'autres projets de l'Initiative la Ceinture et la Route encourage les autorités gouvernementales maliennes à coordonner la politique économique du pays pour une coopération Sino-malienne plus vaste, plus approfondie et de plus haut niveau.

Afin d'approfondir leurs relations de coopération gagnant-gagnant, notamment à travers l'Initiative la Ceinture et la Route (l'ICR), la Chine et les pays africains doivent ensemble créer une architecture de coopération économique ouverte, inclusive et équilibrée qui profitera à toutes les parties. Ainsi l'Initiative la Ceinture et la Route renforcera davantage les relations de confiance et d'amitié sincère et pragmatique. Elle contribuera à attirer plus rapidement une attention particulière sur les problèmes éventuels susceptibles de se d'apparaitre à n'importe quel moment. Elle contribuera à réduire considérablement les coûts, à établir des liens institutionnels plus forte et à éliminer les obstacles potentiels à la coopération entre les pays africains et la Chine. Afin d'approfondir les relations dans le cadre de « l'Initiative la Ceinture et la Route » CR, la Chine et les pays africains s'engagent à créer une synergie entre la Vision 2035 de la Coopération Sino-africaine, les objectifs à long terme de la Chine pour 2035, l'Agenda 2030 pour le développement durable des Nations Unies et l'Agenda 2063 de l'Union Africaine. Cet engagement commun dessine ainsi le plan à long terme pour la coopération pragmatique Sino-africaine. Une telle relation de coopération est importante pour la Chine et les pays africains. En effet, la conduite de « l'Initiative la Ceinture et la Route » témoigne que les pays africains reçoivent des investissements importants de la Chine, mais aussi de l'aide adéquate de ce pays. Au même moment, la Chine a accès à des ressources naturelles vitales, à des marchés d'exportation et à un soutien mondial au sein des Organisations internationales, pour des questions que la Chine considère comme sensibles, notamment la politique d'une seule Chine. Cependant, les relations entre la Chine et les pays Africains pourraient être mieux équilibrées aux bénéfices des deux parties. Les spécialistes et autres observateurs des relations internationales affirment que la Chine demeure le partenaire privilégié des pays africains en raison de l'histoire que les deux parties ont en partage, des capacités financières de la

Chine, mais aussi et surtout du principe de « non-ingérence », auquel la Chine est attachée, du respect des engagements initiaux et des intentions louables affichées par la Chine. Le Livre blanc publié en 2022 sur la coopération Sino-africaine, publié par la Chine note que l'objectif de la Chine en Afrique est de « donner plus et prendre moins, donner avant de prendre et donner sans rien demander en retour »²³.

Cependant, même si dans le cadre de l'ICR les sentiments sont louables pour l'approfondissement des relations sino-africaines, ladite initiative continue de susciter des éloges, mais aussi des critiques de la part des personnes pessimistes. Les projets menés dans le cadre de la Ceinture et la Route ont par endroit suscité des accusations de laxisme en matière de normes environnementales et de travail, mais aussi de prêts risqués. Des critiques affirment que la Chine a imposé aux gouvernements dont les économies sont faibles ou de rang intermédiaire des niveaux d'endettement trop élevés par rapport à leur produit intérieur brut (PIB). Les critiques voient la Chine à travers le prisme de « l'Initiative la Ceinture et la Route » comme une entreprise qui exploite, une entreprise qui est en train d'absorber les ressources de l'Afrique afin d'alimenter sa propre industrialisation rapide, mais qui est également en train de détruire le potentiel de développement de l'Afrique. Ceci dans la mesure où les pays africains n'ont aucune chance de tirer le maximum d'avantages d'une relation aussi déséquilibrée ([The Economist, 2020](#)). Au-delà des accusations ci-dessus relevées, d'autres critiques affirment que « l'Initiative la Ceinture et la Route » est un « projet néo-impérialiste » ([Lakshmanan, 2011](#)) Par ailleurs des allégations selon lesquelles la Chine piège l'Afrique dans des accords de dette insoutenables ont occupé pendant un moment le centre des débats sur les relations Chine-Afrique dans les médias occidentaux. Lesdites allégations ont été généralement liées aux taux usuraires que la Chine a proposé aux partenaires membres de « l'Initiative la Ceinture et la Route » ([Sangare Mamadou, 2015](#)). Certains occidentaux ont porté des virulentes critiques au sujet des projets de l'ICR en les qualifiant « d'impérialisme créancier » ou de « diplomatie du piège de la dette » ([Stones & Yigal, 2020](#)) Aussi, d'autres observateurs ont qualifié le projet gigantesque de l'ICR de véritable « nouveau plan Marshall » pour le monde ([Ehizuelen, 2017](#)).

En 2018, le rapport produit par Deloitte note qu'avec les importants financements provenant de la Chine, le ratio moyen dette/PIB en Afrique est passé à 57 %. À cet égard, des inquiétudes ont été exprimées par de nombreux responsables occidentaux ([Deloitte, 2018](#)). Le Fond Monétaire International a demandé à la Chine d'éviter que le projet d'infrastructure de « l'Initiative la Ceinture et la Route » n'augmente la dette des pays africains ([Bloomberg, 2019](#)). D'autres critiques affirment que la principale préoccupation est qu'une initiative qui porterait sur la somme de 8 000 milliards de dollars américains laisserait des pays avec un « surendettement » qui entraverait un investissement public sain et une expansion économique ». Il a été noté que la plupart des pays d'Afrique de l'Est ont obtenu de meilleurs résultats comparativement aux autres pays d'Afrique subsaharienne ([World Bank, 2019](#)). Dès lors le Fond Monétaire International (FMI) a attiré l'attention sur le fait qu'au moins 40 % des pays à faible revenu du continent africain sont soit en situation de surendettement ou à risque élevé de le devenir. A la fin de l'année 2017, l'Erythrée, la République du Congo, le Mozambique, le Soudan du Sud, le Tchad, et le Zimbabwe étaient considérés comme étant en état de surendettement. En 2019, Djibouti, l'Éthiopie et La Zambie ont été considérés par le FMI comme présentant un « risque élevé de surendettement »

Il y a d'autre part, des « Sino-optimistes ». Ils sont très nombreux sur le continent Africains. Les « Sino-optimistes » perçoivent la Chine à travers le prisme de « l'Initiative la Ceinture et La

Route » comme le grand et ultime sauveur qui a la volonté et la capacité d'aider les pays Africains à sortir du sous-développement. Ces « Sino-optimistes » estiment que l'ICR vise à partager le « rêve chinois » avec les pays Africains. Il s'agit d'un rêve de paix, de développement, de prospérité à partager avec l'Afrique. Les Sino-optimistes soutiennent aussi que l'Initiative la Ceinture et la Route expose « l'ascendant de la Chine sur la scène internationale » à travers la fourniture de biens publics sous forme de capitaux et de services techniques à d'autres pays. Outre l'affirmation des « sino-optimistes », l'augmentation des indices de développement économique (IDE) de la Chine en Afrique est confrontée à des risques et à des défis croissants. Des analystes, en particulier ceux des Etats Unis d'Amérique, voient d'énormes problèmes que les gouvernements africains et les entreprises publiques occultent dans le cadre l'ICR. Le rapport de l'Initiative de recherche Chine-Afrique présenté par L'École d'études internationales avancées de l'Université Johns Hopkins a noté que la Chine a signé mille cent quarante et un (1141) engagements de prêt d'une valeur de près de 153 milliards de dollars avec des gouvernements et des entreprises publiques d'Afrique. Les résultats des études et enquêtes menées, notent que certains pays africains suspendent ou scrutent les contrats avec des entreprises chinoises, dont la plupart s'inscrivent dans le cadre de l'ICR, parce qu'ils se sentent incapables de rembourser leurs prêts (Xiang, 2019). Ces affirmations ont nourri les débats de la part des « sino-optimistes » sur le soi-disant « piège de la dette » dans lequel la Chine serait prétendument entraîné d'attirer d'autres pays, notamment d'Afrique pour des raisons politiques.

Beaucoup de spécialistes, pensent que le soi-disant piège de la dette n'est pas fondé. Des enquêtes ont révélé peu de preuves d'une tendance démontrant que les banques chinoises, agissant à la demande du gouvernement chinois, prêtent délibérément trop ou financent des projets déficitaires pour assurer un avantage stratégique à la Chine. À son tour cette situation conduira à un « piège de la dette » parmi les bénéficiaires. L'enquête du « China Africa Research Institute » (CARI) de l'Université John Hopkins a découvert que les prêts chinois ne contribuent pas de manière majeure au surendettement en Afrique. L'enquête a seulement identifié six pays dans lesquels, la Chine, parmi de nombreux autres partenaires financiers, contribue à des emprunts importants.

Depuis 2000, au regard de la situation difficile que connaissent certains pays africains, la Chine a décidé de prendre neuf (9) engagements pour annuler les dettes des pays Africains emprunteurs. Pour les pays qui n'ont pas payé leurs dettes dans les délais initialement convenus, la Chine a proposé diverses options de restructuration de la dette pour aider les pays africains à surmonter leurs difficultés, plutôt que de recourir à des saisies d'actifs ou à d'autres moyens pour obliger les pays emprunteurs à rembourser leurs dettes. L'Initiative de recherche Chine-Afrique de l'Université Johns Hopkins révèle que la Chine a restructuré ou refinancé environ 15 milliards de dollars de dette de pays Africains entre 2000 et 2019, sans procéder à des « saisies d'actifs ». Des pays occidentaux comme les États-Unis d'Amérique ont critiqué cet acte en l'accusant de « pièges de la dette ». Bien que certaines dispositions contractuelles prévoient un arbitrage contre les pays emprunteurs en cas de non-remboursement de la dette dans les délais, il n'existe aucune preuve que la Chine ait effectivement eu recours à l'exécution judiciaire des paiements ou à l'utilisation de taux de pénalité. En parlant de dette, lors d'une conférence de presse en marge du Sommet du Forum sur la Coopération Sino-Africaine tenu en Septembre 2018 à Beijing, le Président de la République du Sénégal, M. Macky SALL a déclaré : « Nous (les Africains), nous savons ce que nous voulons dans notre coopération avec la Chine...La dette que nous avons avec la Chine est très bien maîtrisée. Cela ne fait l'ombre d'aucun doute » .

Depuis son entrée en vigueur en mai 2020, quarante et huit (48) pays éligibles au moratoire sur la dette, qui sont pour la plupart des pays Africains, ont participé à l'initiative avant la fin de l'année 2021. Dans l'ensemble, les emprunts ont été principalement effectués auprès de la Chine, des créanciers officiels du Club de Paris, mais aussi de banques privées et d'institutions multilatérales. En 2020, la part des pays DSSI qui ont emprunté auprès de la Chine est passée de 2 pour cent à 18 pour cent. La part vendue aux créanciers privés européens est passée de 3 pour cent à 11 pour cent. La part de la dette extérieure due aux créanciers du Club de Paris a diminué de 28 pour cent en 2020. Il convient de noter que la Chine, avec 18 % de la part totale de la dette extérieure, est devenue le pays le plus important en matière d'allègement de la dette dans le cadre de cette initiative. Il a suspendu plus de 5,7 milliards de dollars de remboursement de la dette, contribuant ainsi à plus de la moitié du moratoire mondial total sur la dette. Grâce à cette action, 45 % des dettes des pays les plus pauvres envers la Chine ont été suspendues. Par contre, à la même période la Grande Bretagne n'a pas suspendu les paiements de ses prêts commerciaux. De ce fait, elle a récupéré près de 3,2 milliards de dollars de dette auprès des pays qui ont demandé l'initiative de statu quo de la dette.

Afin de permettre aux pays africains et aux entrepreneurs chinois de continuer à bénéficier des dividendes des investissements dans les infrastructures en Afrique et d'éviter une crise de la dette dans les pays du continent, la réunion du Forum sur la Coopération Sino-africaine (FCSA) tenue à Dakar au Sénégal a exploré de nouveaux modèles de développement des infrastructures incluant la participation du secteur privé à « l'Initiative la Ceinture et la Route » en Afrique. Dans les nouveaux modèles de développement des infrastructures, la Chine encourage les entreprises financées dans le cadre de l'ICR à adopter des modèles tels que les partenariats public-privé (PPP) et les modèles BOT (construire, exploiter, transférer) pour investir dans l'industrie africaine en vue d'une production plus localisée de marques africaines, *made in Africa*. La Chine a exprimé sa disponibilité à fournir un financement d'infrastructures plus flexible et plus innovant, comme les PPP et la formule de swap, en particulier si les autorités gouvernementales africaines le demandent. Il y a lieu de noter que le modèle PPP associé à la formule de swap de la Chine pourrait largement contribuer à résoudre les contraintes financières des pays Africains, à réduire les dépenses desdits pays, et la dépendance des pays à l'égard des matières premières (Ehizuelen, 2017). La formule d'échange apparaît comme véritablement innovante. En effet, pour la première fois, les ressources de l'Afrique pourraient être directement converties en projets de développement. La mise en place des initiatives innovantes mentionnées ci-dessus a amené des experts à affirmer que la diplomatie du piège de la dette résulte d'un état d'esprit de la guerre froide. Elle cherche à diaboliser les prêts chinois comme générant une dépendance économique à l'égard de la Chine. Certains experts, économistes ont aussi affirmé que « l'Initiative la Ceinture et la Route » aide les pays à sortir du « piège du non-développement » plutôt que de les entraîner dans le « piège de la dette » (Xiang, 2019).

De nombreux universitaires qui travaillent sur les relations sino-africaines ont exprimé leur perplexité, leur étonnement face aux divergences de vues, particulièrement face aux virulentes critiques. A cet égard, il serait correct d'observer « l'Initiative la Ceinture et la Route » de manière à placer ce grand projet sous l'angle de la coopération internationale plutôt que sous l'angle de la compétition ou d'une politique hégémonique. La contribution de la Chine au développement de nombreux pays africains est devenue le cadre essentiel des stratégies de développement de ces pays et même de l'Union Africaine. La plupart des projets de « l'Initiative la Ceinture et la Route » sur le continent Africain répond aux besoins cruciaux des pays Africains en matière d'infrastructures : routes, autoroutes, aéroports, chemins de fer, ports, hôpitaux, écoles et énergie. Dès lors, il convient de souligner que les

prêts de la Chine ne sont ni bons ni mauvais en tant que tels. Les prêts de la Chine seront ce que les gouvernements africains voudront faire desdits prêts. Ainsi il y a lieu de noter que l'implication de la Chine auprès des pays africains va largement au-delà de la réalisation de routes, d'autoroutes, d'aéroports, de chemins de fer, de ports, d'hôpitaux, d'écoles et d'énergie. L'implication de la Chine en Afrique va au-delà des prêts accordés, dont la finalité est vue comme conduisant les pays Africains à des niveaux d'endettement exagéré. L'engagement de la Chine auprès des pays africains vise à proposer à ces pays le modèle de développement qui a réussi en Chine et même en Asie du Sud-Est. Malgré les critiques émises ci et là, le modèle de développement de la Chine trouve la faveur de la plupart des pays Africains, notamment ceux d'Afrique de l'Est qui ont, depuis un certain temps, adopté des caractéristiques du modèle de développement chinois.

Les pays Africains ont beaucoup à gagner de « l'Initiative la Ceinture et la Route ». Les pays Africains auraient encore plus d'avantages dans l'ICR dans la mesure où les relations sino-africaines se positionneraient dans un cadre gagnant-gagnant. Avant tout, l'Initiative la Ceinture et la Route doit être vu tout simplement comme un projet d'envergure mondiale proposé par la Chine et conçu pour faire progresser les grandes stratégies de développement de chaque pays. À cet égard les défis pour les pays Africains consistent à identifier clairement les points où leurs intérêts convergent avec ceux de la Chine, mais aussi les points où lesdits intérêts divergent. Les défis des pays Africains portent aussi et entre autres sur comment les domaines de convergence peuvent renforcer le partenariat gagnant-gagnant entre la Chine et l'Afrique. La Chine devrait quant à elle davantage aider les pays africains à se décomplexer et à prendre une distance vis-à-vis de leur position de périphérie marchande du monde. Il est important qu'à ce stade de l'évolution de l'ICR, les pays africains travaillent avec la Chine à tous les niveaux (bilatéral, régional et continental et international) afin de déterminer effectivement là où pourraient se trouver les intérêts des différents pays dans la suite réservée au financement de « l'Initiative la Ceinture et la Route ». S'il apparaît clairement que la Chine a une politique africaine en matière de coopération et d'investissement, les pays africains et l'Union africaine n'ont pas dans l'ensemble une politique commune clairement définie en dehors du cadre offert par le Forum sur la Coopération Sino-africaine. L'insuffisante visibilité des politiques commerciales africaines notamment en ce qui concerne particulièrement les investissements Africains en Chine, joue dans le champ des négociations de l'Afrique dans sa coopération avec la Chine. La non-visibilité de politiques commerciales africaines claires envers la Chine peut être le champ fertile pour des responsables africains opportunistes et prédateurs de profiter de leurs positions pour satisfaire leurs besoins personnels.

Conclusion

Il est admis presque de façon unanime que les pays africains connaissent un important déficit en matière d'infrastructures. Il est aussi admis que les investissements de « l'Initiative la Ceinture et la Route » contribuent largement à combler le déficit infrastructurel des pays Africains. À cet égard, l'adhésion des pays Africains à « l'Initiative la Ceinture et la Route » revient à étendre la présence de la Chine dans le développement international sur le continent Africain à travers les financements et la réalisation des projets d'infrastructures à l'échelle des pays, des sous-régions et du continent. Les projets de chemins de fer traités dans cet article sont des mégaprojets d'infrastructures qui s'inscrivent dans le cadre de projets d'envergure qui seront pris en charge par la Chine au Mali dans le contexte de « l'Initiative la Ceinture et la Route ». Il n'y a aucun doute que les chemins de fer modernes contribueront au développement socio-économique du Mali. À long terme, ils contribueraient énormément à stimuler la croissance

économique et à promouvoir le commerce sur le plan national, et sur le plan régional de l'Afrique de l'Ouest dans le cadre de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). La réalisation de projets d'infrastructures ferroviaires, routières et autres par la Chine, contribue énormément à aider les pays Africains à surmonter les obstacles fondamentaux qu'ils rencontrent sur la voie du développement industriel. Les chemins de fer Bamako-Dakar, Bamako-Conakry, Kidal-Bamako fourniront la connexion précieuse entre le Mali et les pays voisins d'Afrique de l'Ouest, au premier plan desquels le Sénégal, la Guinée Conakry, la Guinée Bissau, et la Gambie. Une vaste ère d'échange, de commerce et d'investissement sera ainsi ouverte. Afin de maximiser les bénéfices et ne pas tomber dans le piège de la dépendance, à la dette, il est souhaitable que les pays africains, dont le Mali, adoptent une position commune qui servirait les intérêts communs de tous. Tel ne semble pas être le cas en ce moment où le monde connaît une tension dont l'issue est incertaine, où l'économie mondiale est pratiquement au ralenti.

Par ailleurs, le mécanisme de financement des projets de « l'Initiative la Ceinture et la Route » devrait être réexaminé. À cet égard, le financement des projets de l'ICR devrait être placé sous forme commerciale au profit d'un financement plus concessionnel avec des taux d'intérêt plus bas et des périodes de remboursement assez longues. Dans le cadre de « l'Initiative la Ceinture et la Route », les pays Africains pourraient facilement procéder à des emprunts pour financer des projets d'infrastructures à des coûts plus abordables. Les financements des infrastructures de l'ICR ne devraient pas être nécessairement garanti par des actifs nationaux tels que les chemins de fer, les routes, les ports. Lesdits financements devraient être garanti par d'autres moyens convenus entre autorités gouvernementales. Au plan national, le Mali gagnerait à formuler des politiques économiques susceptibles d'améliorer les bons résultats, les gains potentiels et de limiter les effets négatifs potentiels des projets de l'Initiative la Ceinture et la Route. Cela nécessite un engagement proactif de la part des autorités du Mali afin d'assurer et garantir un partenariat gagnant-gagnant avec la Chine. Il doit être obligatoire pour toutes les entreprises chinoises qui souhaitent investir dans un projet de « l'Initiative la Ceinture et la Route » au Mali de se conformer strictement aux cadres politiques en vigueur dans le pays. Dans le cadre de l'ICR, les autorités du Mali devraient garantir un engagement approprié de toutes les parties concernées lors des attributions de marchés et de contrats. Les autorités gouvernementales du Mali devraient aussi procéder à une diversification des partenariats économiques et commerciaux du pays, afin que tout effet lié à la conjoncture internationale, qui pourrait affecter l'économie d'un partenaire (par exemple dans le sens du ralentissement de la croissance de l'économie chinoise) n'affecte pas de façon négative et durable l'économie du Mali. En 2017, la Chine a publié un document relatif aux orientations sur la promotion de « l'Initiative Ceinture et la Route vertes ». Ces orientations appellent au développement durable et au renforcement de la protection de l'environnement. Lesdites orientations appellent aussi à des projets « petits et beaux », qui séduiraient et serviraient mieux les besoins des populations locales. Si les décideurs dans les pays et les responsables des projets de l'ICR ont réalisé d'importants investissements pour améliorer la gestion des projets au cours de la décennie écoulée, les projets qui seront désormais inscrits devraient en conséquence bénéficier des expériences acquises. Le recul devrait apparaître dans ce contexte comme un avantage réel non seulement pour les pays Africains, mais aussi pour le Mali, et pour tous les partenaires de « l'Initiative la Ceinture et la Route ».

Références bibliographiques

- Bloomberg. (2019). *OBOR Trouble : IMF Chief Christine Lagarde Sends This Big Warning to China*. Over BRI. <http://www.financialexpress.com/world-news/obor-trouble-now-imf-chief-christine-lagarde-sends-this-big-warning-to-china-over-bri/1130440/>
- Deloitte. (2018). If You Want to Prosper, First Build Roads. *Africa Construction Trends Report*.
- Dollar, D. (2016). *China's Engagement with Africa Brookings*. from <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/Chinas-Engagement-with-Africa-David-Dollar-July-2016.pdf>.
- Ehizuelen, M. O. (2017). More African countries on the route : The positive and negative impacts of the Belt and Road Initiative. *Transnational Corporations Review*, 9(4).
- EXIM Bank. (2020). Connecting Africa : Role of Transport Infrastructure. *Export-Import Bank of India, Working Paper, 72*.
- Lakshmanan, T. R. (2011). The broader economic consequences of transport infrastructure investments. *Journal of Transport Geography*, 19(1), 1- 12.
- Sangare Mamadou, L. (2015). *cote Pareto in "Coopération Chine-Afrique et son Impact Economique : Cas du Mali à travers des Entreprises réelles*. IAE Lyon.
- Stones, A., & Yigal, C. (2020). *New "Debt Trap" Concerns over China Lending to Africa*. <https://www.geopoliticalmonitor.com/new-debt-trap-concerns-over-china-lending-to-africa/>.
- The Economist. (2020). *The Chinese-African relationship is important to both sides, but also unbalanced*.
- World Bank. (2019). *Belt and Road Economics : Opportunities and Risks of Transport Corridors*.
- Xiang, B. (2019). *Why Belt and Road Initiative is anything but debt trap*. Xinhua. https://www.focac.org/eng/zfgx_4/rwjl/t1657677.htm.

This is an open-access article licensed under the terms of a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



Copyright 2024 © APESA