

LA CONTRIBUTION DE LA CHINE AU DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES AU CAMEROUN

KOUANOU Roméo Aimé

Université de Dschang, Cameroun

rkouanou@gmail.com

Received: Jul. 15, 2022

Revised: Aug. 9, Aug. 25 & Sept. 10, 2022

Accepted: Oct. 12, 2022

Published: Oct. 31, 2022

Citation (APA 7^{ème} éd.)

Kouanou, R. A. (2022). La contribution de la Chine au développement des infrastructures routières au Cameroun. *Revue d'Études Sino-Africaines*, 1(1), 52–66.
<https://doi.org/10.56377/jsas.v1n1.5266>

Résumé

La Chine est un pays d'Asie orientale qui a noué les relations diplomatiques avec le Cameroun depuis 1971. Cette relation qui évolue au fil des années s'est diversifiée dans divers domaines en occurrence le secteur des infrastructures routières. L'objet de cette étude repose sur la coopération sino-camerounaise et ses bienfaits. De ce fait, quelles sont les parts de contribution de la Chine au développement du réseau routier camerounais ? Il en ressort que la Chine est le principal partenaire financier du Cameroun pour la construction de ses infrastructures routières. Cette analyse se base sur l'exploitation des sources orales et écrites auxquelles sont associées les méthodes diachroniques. Elle permet d'aboutir au résultat selon lequel la Chine a financé la construction de plusieurs routes au Cameroun. Toutefois, bien que connaissant des limites (exploitation abusive des ressources naturelles, l'expropriation des populations de leurs terres, la corruption des autorités et le soutien des régimes dictatoriaux), la coopération sino-camerounaise est à promouvoir.

Mots clés : Chine, Cameroun, contribution, développement, route.

CHINA'S CONTRIBUTION TO THE DEVELOPMENT OF ROAD INFRASTRUCTURE IN CAMEROON

Abstract

China is an East Asian country that has established diplomatic relations with Cameroon since 1971. This relationship, which has evolved over the years, has diversified into various areas, in this case the road infrastructure sector. The purpose of this study is based on Sino-Cameroonian cooperation and its benefits. As a result, what are China's contributions to the development of Cameroon's road network? It shows that China is Cameroon's main financial partner for the construction of its road infrastructure. This analysis is based on the exploitation of oral and written sources with which diachronic methods are associated. It leads

to the result that China financed the construction of several roads in the Cameroon. However, despite its limitations (abusive exploitation of natural resources, expropriation of populations from their lands, corruption of the authorities and support for dictatorial regimes), Sino-Cameroonian cooperation should be promoted.

Keywords: China, Cameroon, contribution, development, road.

Introduction

Depuis l'établissement des relations diplomatiques entre Pékin et Yaoundé en 1961, les relations entre les deux pays sont passées d'une relation principalement axée sur les infrastructures et le symbolisme à une coopération approfondie sur les questions de défense et de politique internationale. Compte tenu de la surveillance internationale à laquelle le Cameroun est continuellement soumis de la part de l'Occident en ce qui concerne ses politiques intérieures, il est probable que les liens politiques et de défense entre Pékin et Yaoundé continueront à s'approfondir dans les années à venir. La trajectoire actuelle se poursuivra probablement, en l'absence d'une transition politique dans le pays qui verrait Paul Biya, au pouvoir depuis 1982, quitter la présidence. Dès lors, l'essor de la Chine n'en finit plus de faire parler d'elle engendrant à la fois la rivalité croissante avec les États-Unis. L'objectif de cette réflexion est de montrer l'implication de la Chine dans le développement des infrastructures routières au Cameroun. L'importance de cette étude est qu'elle met en lumière les contributions de la Chine au développement du réseau routier camerounais (Sébastien, 2088, p.125.).

L'une des principales étapes de la revue de la littérature consiste à saisir l'état des connaissances sur un sujet dans des disciplines données (l'histoire, la géographie, l'économie, la science politique, le droit, etc.). Il faut également connaître les fondements théoriques des problèmes qui ont déjà fait l'objet de recherche. C'est fort de cela que plusieurs auteurs ont été consultés parmi lesquels Stephen Brushett qui pense que disposer de réseaux routiers bien entretenus assurant le niveau de service attendu par les usagers est devenu aujourd'hui un facteur clé des stratégies de développement pour l'Afrique.¹ Ludovic Feudjio Nguetsop pour sa part estime que malgré les efforts du gouvernement pour y remédier et satisfaire la demande en infrastructures routières, la situation reste préoccupante et ne semble pas s'améliorer.² Taboola quant à lui présente le rôle majeur de la Chine dans le financement des infrastructures de transport au Cameroun. Il estime que dans quelques années, la capitale politique Yaoundé sera reliée à la capitale économique Douala par une voie autoroutière. Grâce à un financement chinois libéré par Exim Bank China.³

La collecte des données était basée sur la fouille des documents écrits et l'exploitation des sources orales. La première étape de ce travail a consisté à la recherche des documents. Celle-ci a tour à tour conduit dans plusieurs centres de documentation. Cette fouille a débuté dans les bibliothèques. C'était dans

¹ Stephen Brushett, « Gestion et financement des infrastructures de transport routier en Afrique », in SSATP, Document d'analyse N°4 Gestion et financement de la route – Série GFR, Sun City, 2004.

² Ludovic Feudjio Nguetsop, « Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire », Mémoire de DESS en Analyse et évaluation des projets, Université de Yaoundé II Soa, 2008.

³ Taboola, « Infrastructures de transport : une coopération qui roule entre le Cameroun et la Chine », extrait de la plateforme électronique <https://actucameroun.com/2018/03/23/infrastructures-de-transport-cooperation-roule-entre-cameroun-chine/>, consulté le 15 juin 2018 à 23h09min.

le but de faire un recueil bibliographique. Ce dernier s'est fait en plusieurs phases. L'adoption de l'interdisciplinarité telle que préconisée par Lucien Febvre et Marc Bloch promoteurs de l'École des Annales, a permis de consulter des ouvrages, des articles, des thèses, des mémoires en histoire, en géographie, en relations internationales, en sociologie, en économie... dans les centres de documentation des villes de Dschang et Yaoundé. Dans ces bibliothèques, des fiches de lecture ont été utilisées. Sur ces fiches, les coordonnées des documents repérés ont été notées.

Puisque l'histoire du Cameroun doit s'écrire avec les sources orales, la rencontre des acteurs et témoins de l'histoire a été un impératif. Mieux, dans ce travail, un accent particulier et primordial a été mis sur la collecte des dites données. Car, comme le précise Groce : « utiliser plusieurs sources de l'histoire apparaît comme la résurrection de la vie intégrale dans ses organismes intérieurs et profonds grâce aux documents de toutes sortes ». Cette production scientifique est structurée autour de deux parties que sont : les fondements de l'économie chinoise et la contribution de la Chine au développement des infrastructures routières au Cameroun. Dès lors, cette coopération sino-camerounaise se présente dans divers secteurs.

I. Revue de la littérature

I.I. Présentation de la coopération sino-camerounaise

La coopération entre Pékin et Yaoundé en matière de politique internationale date de 1960. Toutefois, c'est véritablement en 1971 que les deux pays renouent les relations diplomatiques. Depuis cette date, les relations ont sans cesse évolués dans divers domaines.

En mars 1971, la République populaire de Chine et le Cameroun ont établi des relations diplomatiques. Le début de ces relations a été mutuellement bénéfique pour les deux pays. La Chine s'est engagée à cesser de soutenir l'Union des Populations du Cameroun, partis nationaliste camerounais qualifié de guérilla marxiste par l'armée coloniale française. Le Cameroun reconnaît la République populaire de Chine et rompt ses liens avec la République de Chine, autrement connue sous le nom de Taiwan. Le premier président du Cameroun, Ahmadou Ahidjo, s'est rendu en Chine en 1973 pour rencontrer Mao Zedong, ce qui fait de lui le premier chef d'État africain à se rendre en Chine après les périodes les plus violentes de la révolution culturelle. Ahidjo est retourné à Pékin quatre ans plus tard pour rencontrer le successeur de Mao, Hua Guofeng (Maxwell, 2021, p.11.).

Durant cette période, la coopération entre la Chine et le Cameroun s'est largement concentrée sur des projets à forte visibilité, notamment en matière d'infrastructures et d'équipements gouvernementaux. Ainsi, le gouvernement chinois a participé à la construction du palais présidentiel à Yaoundé en 1977 et a accordé au gouvernement camerounais un prêt de 75 millions de dollars pour la construction du barrage de Lagdo en 1982. Des accords ont été signés au cours des années 1970 et 1980 pour renforcer la coopération en matière de commerce et d'échanges culturels. Les relations se sont poursuivies même après la démission de président Ahidjo de la présidence en 1982, à laquelle a succédé le président Paul Biya.

La coopération militaire entre le Cameroun et la Chine a débuté à une échelle limitée dans les années 1970, se concentrant sur la vente d'armes légères et la formation militaire. En 1982, le Cameroun et la Chine avaient déjà signé au moins sept accords de coopération qui ont abouti à la vente d'armes légères, de patrouilleurs, d'équipements radio et de camions. Des délégations du Cameroun se sont rendues en Chine pour recevoir une formation sur les armes que le pays avait achetées. Ces visites ont souvent eu lieu à un

haut niveau, notamment une délégation en 1979 dirigée par le ministre camerounais des affaires étrangères pour les forces armées Sadou Daoudou. Des visites similaires ont eu lieu après l'accession de Biya à la présidence, comme une délégation en Chine en 1989 dirigée par le général de division Pierre Semengue. Des responsables militaires chinois se sont également rendus au Cameroun pour discuter de la coopération, bien que les délégations aient été dirigées par des responsables de niveau intermédiaire de l'Armée de libération du peuple, contrairement aux hauts responsables camerounais qui ont dirigé les délégations en Chine. L'un des premiers exemples a été la visite au Cameroun en 1979 de Liao Hansheng, qui était à l'époque le commissaire politique de l'APL pour la zone militaire de Nanjing. Ces échanges se sont poursuivis dans les années 90, comme la visite du général de corps d'armée Zhang Taiheng, le commandant de la zone militaire de Jinan, au Cameroun en 1993. La première visite de haut niveau de membres de l'APL au Cameroun a eu lieu en 2001, lorsque le chef adjoint de l'état-major général Wu Quanxu, qui était également membre suppléant du Comité central du Parti communiste chinois, a conduit une délégation au Cameroun (Maxwell, 2021, p.17).. La photo ci-dessous est une illustration de l'évolution des relations sino-camerounaises.



Photo I : Institut Confucius à l'université de Yaoundé II, ouvert en 2007

Source : Institut confucius de Yaoundé

La photo ci-dessus présente le tout premier centre d'enseignement et de formation de la langue et culture chinoise au Cameroun. Ce centre qui a été suivi par celui de l'université de Maroua constitue des preuves de l'évolution des relations sino-camerounaises.

Le point culminant de cette période de relations a été la visite du président chinois Hu Jintao au Cameroun en 2007. Au cours de cette visite, des accords ont été signés sur un large éventail de questions, notamment les télécommunications et les échanges entre les peuples. Hu a déclaré : « La Chine et l'Afrique n'ont jamais essayé d'imposer leurs modèles de développement économique et social aux autres », ce qui aurait pu facilement faire allusion à la critique internationale du bilan du Cameroun en matière de droits de l'homme. Biya a déclaré que « la Chine est un grand ami du Cameroun et le Cameroun est un ami sincère de la Chine ». Toutefois, l'un des instruments majeurs de financement de la Chine à l'extérieur est Exim

Bank of China, principal pourvoyeur de fonds dans le financement des infrastructures routières au Cameroun.

I.2. Présentation d'Exim Bank of China

Les relations sino-camerounaises trouvent leur fondement juridique dans un arsenal assez fourni d'accords et protocoles d'accords signés entre Yaoundé et Pékin. La signature du premier accord y relatif remonte à 1972: il s'agit de l'Accord de Coopération Économique et Technique, signé à Pékin le 17 août 1972, et ratifié le 22 décembre de la même année par le décret no 72/500. Cet accord de six articles précise les modalités de coopération entre le Cameroun et la Chine, dans les domaines économiques et techniques. Cette coopération a progressivement pris corps en 1994 avec la création d'Exim Bank of China ; institution financière privée devenue le « porte-monnaie » de la Chine en ce qui concerne l'«Aide » Publique au Développement. C'est à partir des années 2010 que les financements de la Chine à travers son institution de financement international (Exim Bank of China) ont commencé à s'observer. Dès lors, Exim Bank s'est activement impliquée dans le financement des grands projets structurants notamment dans le secteur des infrastructures routières au Cameroun (Brushett, 2004, p.86).

Depuis 2011, rapporte la Caisse Autonome d'Amortissement (CAA), le gestionnaire de la dette publique du Cameroun, Exim Bank of China est devenu le principal bailleur de fonds du pays. En 2015, la banque chinoise a injecté cinq-cents trente-six milliards de francs CFA dans les circuits économiques du Cameroun, très loin par exemple de l'Agence Française de Développement (AFD) qui n'avait injecté que cents-cinq milliards de FCFA (Brushett, 2004, p.87).

Par ailleurs, cette institution financière chinoise a financé la plupart des grands projets structurants entre autres, le barrage de Memve'ele pour deux-cents quatre-vingt milliards de FCFA, le port en eau profonde de Kribi pour deux-cents dix-huit milliards FCFA, l'autoroute Yaoundé-Douala près de huit-cents milliards FCFA, l'autoroute Yaoundé-Nsimalen, plus de cents trente-un milliards de FCFA, l'installation de la fibre optique pour soixante-douze milliards de FCFA, le projet d'adduction d'eau potable de Douala à plus de soixante milliards de FCFA, le projet e-post destiné à interconnecter tous les bureaux de poste du pays à hauteur de trente-deux milliards de FCFA. Sans oublier le gigantesque projet de construction du barrage de Lom Pangar. En dehors d'Exim Bank of China, il existe d'autres partenaires dont le « soutien » n'est pas des moindres (Kouanou, 2021, p.127).

Partant du statut de pays colonisé, la Chine obtient son indépendance à travers une série de révoltes qui mettent fin aux « Traités inégaux ». C'est alors que sous l'impulsion de deux grands leaders, elle initie des réformes économiques, politiques et sociales qui la propulsent au rang de grande puissance économique. Dès lors, la Chine va véritablement s'ouvrir au monde entier en occurrence en Afrique dont le Cameroun et va investir des capitaux colossaux dans divers secteurs particulièrement ceux des infrastructures routières où elle va beaucoup contribuer pour son développement.

2. Méthodologie

La collecte des données était basée sur la fouille des documents écrits et l'exploitation des sources orales. La première étape de ce travail a consisté à la recherche des documents. Celle-ci a tour à tour conduit dans plusieurs centres de documentation des universités de Dschang et de l'institut Confucius de l'université de

Yaoundé II. Cette fouille a débuté dans les bibliothèques. C'était dans le but de faire un recueil bibliographique. Ce dernier s'est fait en plusieurs phases. L'adoption de l'interdisciplinarité telle que préconisée par Lucien Febvre et Marc Bloch promoteurs de l'École des Annales, a permis de consulter des ouvrages, des articles, des thèses, des mémoires en histoire, en géographie, en relations internationales, en sociologie, en économie... dans ces centres de documentation. Dans ces bibliothèques, des fiches de lecture ont été utilisées. Sur ces fiches, les coordonnées des documents repérés ont été notées.

Puisque l'histoire du Cameroun doit s'écrire avec les sources orales, la rencontre des acteurs et témoins de l'histoire a été un impératif. Mieux, dans ce travail, un accent particulier et primordial a été mis sur la collecte des dites données. Car, comme le précise Groce : « utiliser plusieurs sources de l'histoire apparaît comme la résurrection de la vie intégrale dans ses organismes intérieurs et profonds grâce aux documents de toutes sortes ». Cette production scientifique est structurée autour de deux parties que sont : les fondements de l'économie chinoise et la contribution de la Chine au développement des infrastructures routières au Cameroun. Dès lors, cette coopération sino-camerounaise se présente dans divers secteurs.

3. Résultats et discussion

3.1. La contribution de la Chine au développement du réseau routier camerounais de 2013 à 2019

La Chine qualifie son aide de coopération Sud-Sud avec les pays africains. Plusieurs principes régissent cette aide : l'égalité entre les partenaires, les bénéfices mutuels, la non-ingérence dans les affaires intérieures (pas de conditions politiques préalables en termes de gouvernance et de démocratie et respect de la souveraineté). Elle se concrétise par des dons destinés à réaliser des projets sociaux (écoles, hôpitaux, etc.) ou culturels (centres culturels, bourses d'études aux Africains dans des universités chinoises), des prêts sans intérêts pour des projets d'infrastructures (routes, chemins de fer, ports, ...) une assistance technique (envoi régulier d'équipes médicales, d'ingénieurs agronomes) ou militaire souvent sous-évaluée. C'est une aide liée, c'est-à-dire que les Chinois consentent des prêts aux pays qui leur ouvrent des marchés (Kouanou, 2021, p.92).

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

Les relations sino-camerounaises trouvent leur fondement juridique dans un arsenal assez fourni d'accords et protocoles d'accords signés entre Yaoundé et Pékin. La signature du premier accord y relatif remonte à 1972 : il s'agit de l'Accord de Coopération Économique et Technique, signé à Pékin le 17 août 1972, et ratifié le 22 décembre de la même année par le décret no 72/500 (Kouanou, 2021, p.94.). Cet accord de six articles précise les modalités de coopération entre le Cameroun et la Chine, dans les domaines économiques et techniques. Cette coopération a progressivement pris corps en 1994 avec la création d'Exim Bank of China ; institution financière privée devenue le « porte-monnaie » de la Chine en ce qui concerne l'«Aide » Publique au Développement. C'est à partir des années 2010 que les financements de la Chine à travers son institution de financement international Exim Bank of China ont commencé à s'observer. Dès lors, Exim Bank s'est activement impliquée dans le financement des grands projets structurants notamment dans le secteur des infrastructures routières au Cameroun.¹

¹ AMINEPAT 6 E 75 Cameroun / Chine / EXIM BANK/ Coopération: Finance / 2011.

Depuis 2011, rapporte la Caisse Autonome d'Amortissement, le gestionnaire de la dette publique du Cameroun, Exim Bank of China est devenu le principal bailleur de fonds du pays. En 2015, la banque chinoise a injecté cinq-cents trente-six milliards de francs CFA dans les circuits économiques du Cameroun, très loin par exemple de l'Agence Française de Développement qui n'avait injecté que cents-cinq milliards de FCFA.¹

Par ailleurs, cette institution financière chinoise a financé la plupart des grands projets structurants entre autres, le barrage de Memve'ele pour deux-cents quatre-vingt milliards de FCFA, le port en eau profonde de Kribi pour deux-cents dix-huit milliards FCFA, l'autoroute Yaoundé-Douala près de huit-cents milliards FCFA, l'autoroute Yaoundé-Nsimalen, plus de cents trente-un milliards de FCFA, l'installation de la fibre optique pour soixante-douze milliards de FCFA, le projet d'adduction d'eau potable de Douala à plus de soixante milliards de FCFA, le projet e-post destiné à interconnecter tous les bureaux de poste du pays à hauteur de trente-deux milliards de FCFA. Sans oublier le gigantesque projet de construction du barrage de Lom Pangar. De manière globale, la Chine à travers Exim Bank a financé la construction de plusieurs infrastructures routières au pays.

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

Exim Bank qui est l'instrument de financement de la Chine à l'international a financé à hauteur de quatre-vingt-cinq pourcent chacun des grands projets structurants dans le secteur des infrastructures routières au Cameroun. Il s'agit entre autre de l'autoroute Yaoundé-Douala : Tronçon Yaoundé-Bibodi en 2014.

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

Grâce à un financement chinois libéré par Exim Bank of China, le coût de la première phase du projet étalée sur un linéaire de soixante kilomètres (Yaoundé-Bibodi) est évalué à plus de trois cent seize milliards de FCFA, obtenus grâce à un prêt préférentiel d'Exim Bank of China, soit quatre-vingt-cinq pourcent du montant du projet et la contrepartie camerounaise est de quinze pourcent. Les travaux sont réalisés par l'entreprise chinoise China First Highway Engineering Co Ltd. Cinq ans après le lancement des travaux, le 13 octobre 2014, le bitume est déjà posé sur les quarante premiers kilomètres tels qu'illustré sur la photo deux. Sur la section PK20-PK60, les travaux de mouvement des terres et de mise en œuvre des couches de chaussée sont en cours en date du 1 décembre 2019.² Au-delà de la phase un Yaoundé-Bibodi, l'instrument financier d'Aide au Développement de la Chine à travers le monde a également financé dans la même continuité la phase 2 Bibodi-LogBadjeck long de 101km à hauteur de 698,7 milliards de francs CFA (Kouanou, 2021, p.101.).

¹ Rapport 2012 de la Caisse Autonome d'Amortissement du Cameroun sur l'état de finance au Cameroun. In www Caisse Autonome d'Amortissement.

² MINTP, Journal des projets, rapport annuel d'évaluation des travaux du bitumage de la route Yaoundé-Bibodi, 2014, p.01.



Photo 3.I: Un tronçon de la phase I du trajet Bibodi-Log Badjeck sur l'autoroute Yaoundé Douala

Source : Cliché, Roméo Aimé Kouanou, Toutouli le 23 décembre 2021

Cette photo est forte révélatrice sur l'état d'avancement des travaux de l'autoroute Yaoundé-Douala financée à 85% du montant global par Exim Bank of China. Cette autoroute bien qu'évoluant lentement, ressort tout doucement des terres. En date du 31 décembre 2019 cette infrastructure autoroutière qui fait partie des grands projets structurants du Président Paul Biya est déjà bitumée sur un linéaire de quarante kilomètres.

En outre, elle a également financé à hauteur de quatre-vingt-cinq pourcent les travaux de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, tronçon Bibodi-LogBadjeck en 2016.

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

La deuxième phase est constituée de la section Bibodi-Log Badjeck (cent-un kilomètres). Cette section a deux bretelles autoroutières à savoir (onze kilomètres) pour desservir la ville d'Edéa à l'Ouest par la voie de contournement et (dix kilomètres deux cent mètres) à l'Est par la RN3 et la section Log Badjeck-voie de contournement de Douala (trente-neuf kilomètres). Par ailleurs, l'autre bretelle autoroutière (sept kilomètres six cent mètres) permet la desserte de la nouvelle ville de Dibamba Beach et Douala Sud. Son coût est estimé à huit cent vingt-deux milliards FCFA (HT) dont quatre-vingt-cinq pourcent du montant HT (six cent quatre-vingt-dix-huit milliards sept cent millions FCFA) est levé par Exim Bank China et quinze pourcent du montant HT (cent vingt-trois milliards trois cent millions FCFA) par le Partenariat privé.¹ La photo 3 est une illustration de la phase de terrassement sur cette section.

¹MINTP, Journal des projets, Rapport annuel d'évaluation des travaux du bitumage de la route Yaoundé-Douala : tronçon Bibodji-Badjeck, 2014, p.01.



Photo 3.2 : Phase 2 de l'autoroute Yaoundé-Douala

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

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

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

La conception- réalisation de l'autoroute Kribi-Lolabé (photo 4) a constitué la phase I des travaux de construction de l'autoroute Edéa-Kribi-Lolabé dont le phasage a été adossé sur les perspectives de développement du Complexe Industriolo-Portuaire de Kribi (CIPK) et de son hinterland en termes notamment de flux de marchandises. Ce projet a démarré le 15 janvier 2015, date de notification de l'ordre de service de démarrage des travaux pour une durée de quarante-deux mois. Les travaux ont été exécutés sur un linéaire de trente-huit kilomètres cinq cent mètres plus une voie de raccordement de quatre kilomètres cinq cent mètres sur la Route Nationale numéro sept (Limite Sud- Kribi-Campo. L'entreprise China Harbour Engineering Company LTD (Gabas, 2012, p.2007.) a réalisé le marché des travaux et le contrôle des travaux par le Groupement BET EGIS Cameroun pour un montant qui s'est élevé à 250 milliards FCFA. Le projet a été financé par Exim Bank de Chine à hauteur de quatre-vingt-cinq pourcent et l'État du Cameroun quinze pourcent. Le contrat a été exécuté sous la forme d'un Partenariat -Public -Privé pour une durée de trente ans. Ainsi, le partenaire privé se charge de l'exploitation de l'autoroute c'est-à-dire la mise en place effective de la collecte des péages et du maintien du niveau de service figurant dans le contrat. Le partenaire privé assure également la maintenance de l'ouvrage et définit les objectifs d'exploitation durant la totalité de la vie du contrat ainsi que les obligations de remise à niveau et de durée minimale résiduelle de l'ouvrage au moment de sa restitution au partenaire public (Gabas, 2012, p.2007.). Les aménagements spécifiques des travaux à exécuter dans le cadre du projet de l'autoroute

Kribi-Lolabé se présentent ainsi qu'il suit : vitesse de référence cent kilomètres par heures; profil en travers est une plateforme de chaussées aménagées en deux fois deux voies et les ouvrages hydrauliques (buses et dalots) aménagés en deux fois trois voies ; la construction de cinquante-sept dalots, soixante-deux ouvrages hydrauliques ; trois passages supérieurs sur échangeur ; trois autres ponts ; trois échangeurs ; trois stations de péages et un centre d'entretien et d'interventions y compris les bâtiments, équipements et matériels d'exploitation de base ainsi que l'éclairage public de ce périmètre.¹



Photo 3.3 : Évolution des travaux de bitumage de l'autoroute Kribi-Lolabé
Source : Cliché Roméo Aimé Kouanou, Kribi (zone rural) le 10 avril 2019

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

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

La construction de l'autoroute entre Yaoundé et l'aéroport international de Nsimalen en 2014 (voir photo 5) avait été planifiée dans le DSCE. Le coût initial de ce projet structurant est estimé à cent cinquante-quatre milliards FCFA dont quatre-vingt-cinq pourcent de ce montant est octroyé par le Gouvernement chinois sous forme de prêt. Cette infrastructure autoroutière longue de vingt kilomètres qui va assurer une meilleure desserte de l'aéroport vers la capitale camerounaise est réalisée à plus de soixante-dix pourcent en ce qui concerne la section rase campagne (onze kilomètres environ). Cette section est construite par l'entreprise chinoise, la China Communications Construction Company Ltd, pour un montant de trente-six milliards sept cent millions FCFA. La section dite urbaine a quant à elle été attribuée à trois entreprises:

¹ MINTP, Journal des projets, rapport annuel d'évaluation des travaux du bitumage de l'autoroute Kribi-Lolabé, 2015, p.01.

Synohydro (cinq kilomètres huit cent mètres), la China Road and Bridge Corporation (un kilomètre neuf cent mètres) et Arab Contractors (deux kilomètres cent mètres).¹



Photo 3.4: Travaux de construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen lieu-dit Toutouli
 Source : Cliché: Roméo Aimé Kouanou, Toutoulli entrée Sud de Yaoundé, le 20 Avril 2017

L'analyse de la photo 5 présente les travaux de réalisation de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen au lieu-dit Toutouli dans les encablures de Yaoundé précisément au quartier Odza. Cette autoroute s'intègre parmi tant d'autres (évoquées plus haut) dans les grands projets structurants du Cameroun. Sur le site, sont observés les employés à pied d'œuvre et les informations recueillies font état de l'achèvement à cent pour cent de phase de terrassement. La Chine est de loin le principal partenaire financier du Cameroun en matière de financement des grands projets structurants. Dans le secteur des infrastructures routières, les travaux routiers financés par elle entre 2013 et 2017 ont été condensés ainsi qu'il suit dans des tableaux.

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

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

Tableau 3.I : Condensé des financements d'Exim Bank of China dans la région du Centre de 2014 à 2015

N°	Intitulé du projet	Linéaire en km	Année de financement	Part de financement d'Exim Bank (en milliards de FCFA)	Montant global de financement (en milliards de FCFA)
1	Construction de l'autoroute Yaoundé-Douala : tronçon Yaoundé-Bibodi	60 km	2014	268,6 (85%)	316
2	Construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen	20 km	2014	130,9 (85%)	154

¹ MINTP, Journal des projets, Rapport annuel d'évaluation des travaux du bitumage de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen, 2014, p.01.

3	Construction de l'autoroute Yaoundé-Douala : tronçon Bibodi-Logbadjeck	122,2km	2015	698,7 (85%)	822
Totaux		202,2Km		1.098,2	1992

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

La Chine en moins de cinq ans est devenue le partenaire privilégié du Cameroun en matière de financement au développement. Ceci dit, pour un linéaire de deux cent deux kilomètres deux cent mètres, la Chine a financé à hauteur de 1098,2 milliards FCFA les projets routiers dans la seule région du Centre.¹ Bien au-delà de la région du Centre, Exim Bank of China a aussi contribué au financement des infrastructures routières dans les régions de l'Est et du Sud tel qu'indiqué dans le tableau 2.

Tableau 3.2 : Condensé des financements d'Exim Bank of China dans les régions de l'Est en 2013 du Sud de 2013 à 2016

N°	Intitulé du projet	Linéaire en km	Année de financement	Part de financement d'Exim Bank (en millions FCFA)	Montant global de financement (en millions FCFA)
1	Entretien de la route Bertoua-Batouri-Kentzou	197	2013	8.323, 25 (65%)	12.805
2	Construction par section de la route Ebolowa-Akom II-Kribi	179km	2013	16.055 (13%)	123.500
3	Construction de la route, Voies d'accès port de Kribi	34,5km	2014	4.924,8 (21, 6%)	22.800
4	Construction de l'Autoroute Kribi-Lolabé	38,5km	2014	212.500 (85%)	250.000
5	Construction de la route Grand Batanga-Mboro	20,9km	2016	35.062,5 (85%)	41.250
6	Construction par section de la route Grand Zambi-Kribi	53km	2016	20.910 (51%)	41.000
Totaux		522,9Km		297.775,55	491.355

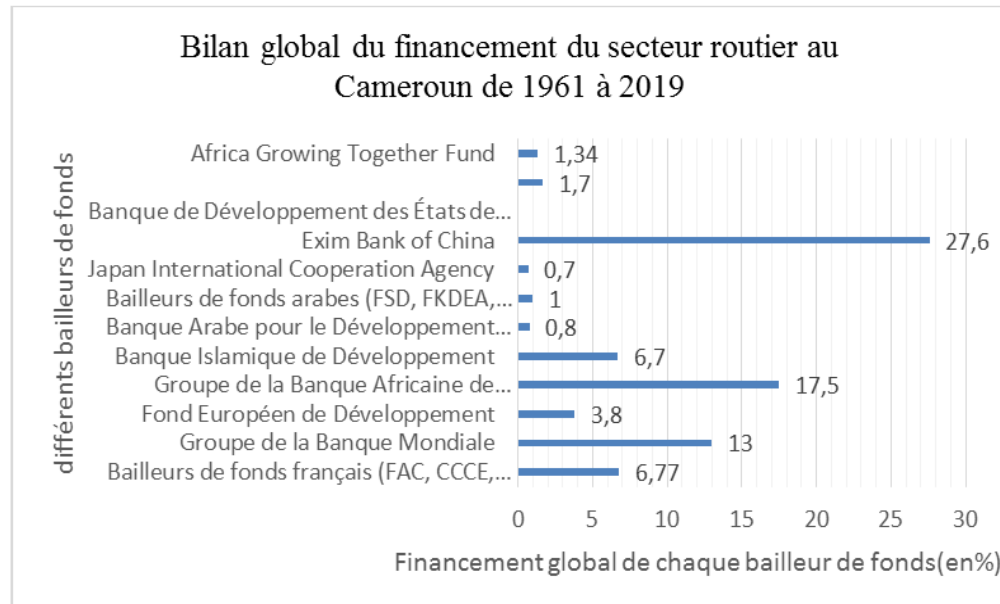
Source : réalisé à partir de la compilation AMINEPAT, AMINTP, ANY, rapports et autres documents relatifs aux financements d'Exim Bank of China dans le secteur routier

La route Bertoua-Batouri-Kentzou est l'un des rares projets d'entretien routier à avoir bénéficié d'un financement moyen de la Chine. Sur un linéaire de 190Km de route, Exim Bank a financé à hauteur de huit milliards trois cent vingt-trois millions deux cent cinquante mille FCFA les travaux d'entretien de cette infrastructure dans la région de l'Est. En termes d'effectifs, le Sud est la région qui a bénéficié d'un plus grand nombre de projets financés. Malgré le volume de projets, le financement est moins consistant que dans la région du Centre. Sur un linéaire de 300,9 Km, la Chine a financé à hauteur de 289 milliards 402 millions 300 mille FCFA sur un montant global de 478 milliards 550 millions FCFA. En somme, la Chine en l'espace de cinq ans a financé au total mille 375 milliards 975 millions 150 mille FCFA pour un linéaire de 700,1 Km. Ce montant fait de la Chine le premier partenaire financier du Cameroun suivi du groupe de la BAD.² Par ailleurs d'autres partenaires notamment africains et sous régional ont également financé les

¹ Compilation des données archivistiques sur le financement d'Exim Bank of China dans la région du Centre de 2014 à 2015.

² Compilation des données archivistiques sur le financement d'Exim Bank of China dans la région de l'Est de 2013 à 2016.

travaux d'infrastructures routières au Cameroun. Il s'agit de la BDEAC qui est un bailleur de fonds de la sous-région Afrique Centrale en occurrence de la zone CEMAC et l'AGTF. Le graphique ci-dessous est fort révélateur sur le rôle leader de la Chine dans le financement des infrastructures routières au Cameroun.



Graphique 3.I: Hégémonie de la Chine dans le financement du secteur routier au Cameroun par les principaux bailleurs de fonds de 1961 à 2019

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

Le graphique ci-dessus est fort révélateur sur le niveau de dépendance financière du Cameroun. Ce graphique illustre à suffisance le rôle capital que joue la Chine dans le développement des infrastructures routières au pays. Car à elle seule finance plus de 27% du taux global des financements extérieurs dans le secteur routier camerounais.

Conclusion

Au terme de ce travail où il était question de présenter les contributions de la Chine au développement du réseau camerounais, il en ressort que la Chine s'est développée par le biais des réformes économiques incarnées par deux grands hommes que sont Mao Zedong et Deng Xiaoping. Le problème posé dans le cadre de cette recherche est celui des fondements du décollage économique de la Chine et l'apport de celle-ci dans le développement des infrastructures routières au Cameroun. Ce problème a débouché sur la question centrale selon laquelle, quelles sont les parts de contribution de la Chine au développement du réseau routier camerounais ? L'objectif principal dans cette réflexion était de montrer la contribution de la Chine dans le développement des infrastructures routières au Cameroun. Il ressort de cette analyse que le Cameroun doit le développement de son réseau routier aux contributions financière de la Chine. Toutefois,

la question qu'on se pose est celle de savoir en quoi est ce que la présence chinoise en Afrique marque une nouvelle ère de « l'impérialisme rouge » sur le continent noir ?

Bibliographie

- Aicardi, S-P, M. (2004). « La Chine et l'Afrique entre engagement et intérêt », in *Géopolitique Africaine*, n°14, 2004/04, 51-65.
- Alternatives Sud (2011). « La Chine en Afrique : Menace ou opportunité pour le développement ? », Vol. 18, n° 2, 01/05/2011, 188.
- Askouri, A. (2011). « Investissements chinois en Afrique : les ingrédients d'une stratégie de déstabilisation », in *Alternatives Sud*, VOL. 18, n° 2, 01/05/2011, 130-141.
- Blanco, L. (2008), « Les origines de la révolution chinoise 1915-1949 », in *Perspectives chinoises*, n°5023, 2008/2, 125-128.
- Boillot, J-J. (2011). « La montée de la « Chiniafrique » et le pionnier du développement A. O. Hirschman », in *Revue Tiers Monde*, octobre-décembre 2011, n° 208, 115-119.
- Brushett, S. (2004). « Gestion et financement des infrastructures de transport routier en Afrique », in SSATP, Document d'analyse N°4 Gestion et financement de la route – Série GFR, Sun City, 65.
- Chaponniere, J-R. (2008). « Un demi-siècle de relations Chine-Afrique : évolution des analyses », in *Afrique Contemporaine*, n°228, 2008/12, 35-48
- Chaponniere, J-R. (2012). « La Chine et l'avenir économique de l'Afrique », in *Futuribles : Analyse Et Prospective*, n° 389, 01/12/2012, 83-84.
- Chaponniere, J-R. (2014). « Chine-Afrique : enjeux de l'ajustement chinois pour les pays miniers », in *Afrique Contemporaine : Afrique Et Développement*, n° 248, 2014/01, 89-105.
- Chaponniere, J-R. (sous la dir. de) (2008). « Les trajectoires de la Chine-Afrique », in *Afrique Contemporaine*, n°228, 2008/12, 21-25.
- Feudjio Nguetsop, L. (2008). « Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire », Mémoire de DESS en Analyse et évaluation des projets, Université de Yaoundé II Soa, 11.
- Gabas, J-J., & Chaponniere, J-R. (2012). *Le temps de la Chine en Afrique*, Montréal : Karthala, 2012, 207.
- Godement, F. (2022), *Chine, histoire, de 1949 à nos jours*, CNRS, 80.
- Hugon, P. (2011). « L'économie politique tricontinentale : le cas des relations de l'Afrique avec la Chine et l'Inde », in *Revue Tiers monde*, n° 208, octobre-décembre 2011, 45-64.
- Kernen, A. (2014). « China, Ltd. : Un business africain », in *Politique Africaine*, n°134, juin 2014. - 129-132.
- Kouanou R, A. (2021). « Les bailleurs de fonds internationaux et le financement du secteur routier au Cameroun de 1961 à 2019 », Thèse de Doctorat Ph.D en Histoire, option histoire des relations internationales. Université de Dschang, 92-101.
- Lemoine F. (2009), « La voie chinoise de 1949 à 1978 », in *l'économie de la Chine*, n°167, 5-16.
- Mathis, C F. (2014). *La Chine et le monde depuis 1949*, www, la Chine contemporaine, PICARDIE, 15.
- Mbabia, O. (2010). « La Chine en Afrique : un partenaire « spécial » mais pas prééminent », in *Monde Chinois Nouvelle Asie*, n° 21, 01/03/2010, 123-129.
- Meixing D. (2016). « La voie suivie par l'économie chinoise pour monter en puissance », in *Bulletin de l'observation des politiques économiques en Europe*, n°35, Hivers, 28-34.
- Michel, S.; & Beuret, M. (2008). *La Chinafrique : Pékin à la conquête du continent noir*, Paris : Grasset, 353.
- Ngono, L. (2017). « La coopération chinoise et le développement en Afrique », Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en science politique subsaharienne : opportunités ou impacts ?, 79-86

Perrot, S. (sous la dir. de) ; Malaquais, D. (sous la dir. De). (2009). « Afrique, la globalisation par les Suds », in *Politique Africaine*, n°113, 2009/03, 115.

Taboola, (2018). « Infrastructures de transport : une coopération qui roule entre le Cameroun et la Chine », extrait de la plateforme électronique Actu Cameroun, consulté le 15 août 2022 à 23h09min.

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

Zanier, V. (2016). « Redéfinir la relation de l'Europe et de la Chine après 1945 : les organisations économiques britanniques à la recherche d'échanges commerciaux « politiquement corrects » (1952-1963), in *Relations Internationales*, n°167, 95-112.

Biographie de l'auteur

KOUANOU Roméo Aimé est titulaire d'un Doctorat Ph.D. en histoire option histoire des relations internationales obtenu à l'Université de Dschang en décembre 2021. Il s'intéresse aux études relatives à la coopération internationale dans le domaine des financements au développement des infrastructures routières. Il a participé à un projet de recherche, il a publié un chapitre d'ouvrage, 7 articles scientifiques (dont auteur indépendant de 6 articles).