Gouvernance multiniveau des Nouvelles routes de la soie au port de Mombasa : entre agendas géostratégiques chinois et intérêts locaux et nationaux kenyans

Zaïda Abdoul Aziz Amadou et Idiatou Bah

Mots-clés : Port de Mombasa ; ressource infrastructurelle ; gouvernance multiniveau ; Nouvelles routes de la soie ; Kenya ; Chine.

Keywords : Port of Mombasa ; infrastructure resource ; multi-level governance ; New Silk Roads ; Bel and Road Initiative ; Kenya ; China.

Résumé

Au cœur des dynamiques de mondialisation et des partenariats Sud-Sud, l'initiative des Nouvelles routes de la soie (NRS) s'impose comme une stratégie d'expansion géoéconomique et géostratégique majeure pour la Chine, tout en représentant une opportunité d'accès à des infrastructures modernes, levier de transformation sociale et de développement pour les États africains. Le port de Mombasa, principal *hub* maritime du Kenya et de l'Afrique de l'Est, illustre de manière éloquente la complexité de ce type de partenariat économique et stratégique. Maillon clé des NRS en Afrique, cette ressource infrastructurelle concentre des enjeux imbriqués d'intérêts locaux, nationaux et internationaux. En mobilisant une approche d'étude de cas fondée sur des données documentaires, cette recherche met en évidence la nécessité d'une gouvernance multiniveau renforcée, seule capable de transformer une infrastructure stratégique en un levier de développement durable, d'intégration régionale et internationale et de résilience économique. L'étude propose ainsi une lecture critique des mécanismes de coopération Chine-Afrique, en mettant en lumière les enjeux profonds qu'elle soulève, les défis qu'elle engendre et les conditions pour articuler développement local, souveraineté nationale et coopération internationale. Elle dépasse la lecture polarisée des partenariats sino-africains en proposant une analyse nuancée des dynamiques réellement à l'œuvre.

Abstract

At the heart of the dynamics of globalization and South-South partnerships, the New Silk Roads (NRS) initiative is establishing itself as a major geoeconomic and geostrategic expansion strategy for China, while also representing an opportunity for African countries to gain access to modern infrastructure, a catalyst for social transformation and development. The port of Mombasa, the main maritime hub of Kenya and East Africa, is a significant illustration of the complexity of this type of economic and strategic partnership. A key link in Africa's NRS, this infrastructure asset embodies the interwoven interests of local, national, and international interests. Using a case study approach based on documentary data, this research highlights the need for strengthened multi-level governance, a key condition to transforming strategic infrastructure into a lever for sustainable development, regional, and international integration and economic resilience. Thus, this study offers a critical reading of the mechanisms of China-Africa cooperation, highlighting the profound issues it raises, the challenges it engenders and the conditions for aligning local development, national sovereignty and international cooperation. It goes beyond a polarized reading of Sino-African partnerships by proposing a nuanced analysis of the dynamics actually at play.

Pour citer cet article

Abdoul Aziz Amadou, Z. et Bah, I. (2026). Gouvernance multiniveau des Nouvelles routes de la soie au port de Mombasa: entre agendas géostratégiques chinois et intérêts locaux et nationaux kenyans. *Facteurs humains : revue en sciences humaines et sociales de l'Université Laval*, *3*(1), 87-115. https://doi.org/10.62920/wzmej963

© Zaïda Abdoul Aziz Amadou et Idiatou Bah, 2026. Publié par *Facteurs humains : revue en sciences humaines et* sociales *de l'Université Laval*. Ceci est un article en libre accès, diffusé sous licence Attribution 4.0 International (CC BY 4.0).



Introduction

Souvent décrite comme un continent richement pourvu en ressources naturelles (Ramdoo, 2019 ; voir aussi Izvorski et al., 2018), l'Afrique peine pourtant à transformer ce potentiel en une source de développement durable. L'un des freins majeurs à cette transformation réside dans ses importants déficits infrastructurels, en particulier dans le secteur des transports (Banks, 2013 ; Copinschi et al., 2019). Exacerbés par la croissance démographique, l'urbanisation rapide et l'évolution des économies (Aurégan, 2022), ces déficits entravent les échanges économiques et l'intégration du continent africain, avec des effets variables, voire contrastés selon les pays et les modes de transport. Selon une étude empirique, transporter un conteneur par voie terrestre sur 1 000 km coûte en moyenne sept fois plus cher que par voie maritime (Limão et Venables, 2001). Plus frappant encore, acheminer un conteneur de Kampala (Ouganda) à Mombasa (Kenya) prend deux fois plus de temps et coûte deux fois plus cher que de le faire depuis Londres jusqu'à Mombasa (Infhotepe, 2016). Ainsi, selon le Boston Consulting Group, les coûts de mise sur le marché des marchandises ajoutent environ 90 % aux coûts de production en Europe, mais jusqu'à environ 320 % en Afrique (Dupoux et al, 2019 ; Gopaldas, 2023). Ce déséquilibre logistique pèse lourdement sur la compétitivité économique de l'Afrique, compromet l'intégration régionale et constitue un frein majeur à son intégration dans les chaînes de valeur mondiales (AFC, 2024 ; Kunaka et al., 2025).

Dans ce contexte de déficience infrastructurelle et de fragilité logistique, la Chine s'est imposée comme un partenaire stratégique de premier plan en Afrique, en finançant par des prêts et en réalisant de nombreux projets d'envergure (Akyeampong et Fofack, 2019 ; Aurégan, 2022 ; Zajontz et al., 2023). Ce partenariat répond à une convergence d'intérêts : d'un côté, un continent riche en ressources naturelles en quête d'infrastructures pour soutenir son développement ; de l'autre, une puissance émergente à la recherche d'opportunités économiques, d'accès aux ressources et d'ancrage géostratégique (BIRD, 2019 ; Copinschi et al., 2019 ; Jonker et Robinson, 2018 ; Lasserre et Mottet, 2019). Dans cette dynamique, la Chine a, ces dernières années, piloté aux côtés de plusieurs États africains la construction d'infrastructures routières, ferroviaires et portuaires majeures, notamment dans le cadre des « Nouvelles routes de la soie » (NRS), également désignées par *Belt and Road Initiative* (BRI) en anglais (Aurégan, 2022 ; Courmont et al., 2023 ; Zajontz et al., 2023). L'initiative vise à renforcer la connectivité transrégionale, aussi bien à l'intérieur du continent qu'en lien avec les corridors maritimes de la « Route maritime de la soie » (RMS ; Copinschi et al., 2019). Au cœur de ce projet ambitieux, les infrastructures portuaires jouent ainsi un rôle central.

Cependant, malgré leur attractivité économique apparente, les partenariats sino-africains soulèvent des interrogations croissantes en matière de gouvernance, de souveraineté et de bénéfice pour les États africains, en particulier en raison des rapports de pouvoir qu'ils instaurent (Bräutigam et al., 2022 ; Dankwah, 2024 ; Gambino, 2020 ; Hugon, 2008). Le port de Mombasa – considéré comme principal *hub* maritime d'Afrique de l'Est et maillon clé des Nouvelles routes de la soie – illustre parfaitement ces tensions. Il représente, d'un côté, une ressource logistique stratégique pour les ambitions économiques et géopolitiques de la Chine et, de l'autre, une infrastructure vitale pour le développement socioéconomique de Mombasa et du Kenya (Basu et Janiec, 2021). L'exploitation de cette « ressource infrastructurelle » – entendue comme levier de transformation sociale et de développement – requiert une gouvernance rigoureuse, capable d'articuler développement local, souveraineté nationale et coopération internationale.

Si de nombreuses recherches se sont penchées sur les NRS en Afrique, peu ont analysé de manière localisée et approfondie la façon dont ces projets s'inscrivent dans les dynamiques locales et nationales ou comment les enjeux de gouvernance multiniveau influencent leur mise en œuvre concrète. C'est précisément à cette lacune que répond la présente étude, en examinant la complexité des partenariats sino-africains à travers le cas des NRS au port de Mombasa. Ces partenariats font souvent l'objet d'une lecture réductrice – tant dans l'opinion publique locale et internationale que dans certains travaux scientifiques – qui tend à présenter les pays africains comme des acteurs passifs, piégés ou instrumentalisés, et la Chine comme un acteur unilatéralement opportuniste (Astarita et Damiani, 2016 ; Aurégan, 2022 ; Basu et Janiec, 2021 ; Dankwah, 2024 ; Gambino, 2020 ; Gazibo et Mbabia, 2010 ; Hugon, 2008 ; Lasserre et Mottet, 2019 ; Zajontz et Taylor, 2021). Cette recherche entend dépasser cette lecture polarisée en proposant une analyse nuancée des dynamiques réellement à l'œuvre. Elle interroge les conditions dans lesquelles un projet inscrit dans une logique géoéconomique et stratégique globale peut générer des tensions entre différentes échelles d'action et nécessiter une gouvernance multiniveau renforcée.

Ainsi, l'étude propose une lecture critique des mécanismes de coopération sino-africaine, en mettant en lumière les enjeux profonds qu'elle soulève, les défis qu'elle engendre et les conditions nécessaires pour en maximiser les bénéfices tout en en limitant les risques. Elle vise en ce sens à contribuer à une meilleure compréhension des effets différenciés des Nouvelles routes de la soie, en interrogeant les conditions d'un partenariat sino-africain réellement « gagnant-gagnant » autour des ressources infrastructurelles. Dans cette perspective, la recherche poursuit trois objectifs : analyser les enjeux techniques, socioéconomiques et géopolitiques liés à l'intégration du port de Mombasa dans les NRS ; identifier les principaux défis opérationnels, institutionnels et politiques liés à la conciliation des intérêts sino-kenyans ; proposer des pistes susceptibles de renforcer la gouvernance du projet et d'en maximiser les retombées positives, notamment pour le Kenya.

Dès lors, comment les agendas géostratégiques de la Chine et les intérêts locaux et nationaux du Kenya autour du port de Mombasa – maillon clé des NRS en Afrique de l'Est – entrent-ils en tension, et dans quelle mesure les mécanismes de gouvernance multiniveau influencent-ils cette articulation complexe ?

Pour répondre à cette question, l'étude se décline en quatre temps complémentaires. Elle commence par établir le cadre théorique et méthodologique de l'analyse, en précisant les concepts clés mobilisés ainsi que les choix méthodologiques (1). Elle présente ensuite les résultats de l'étude de cas, en mettant en évidence les dynamiques d'interaction entre les intérêts kenyans et chinois (2). La discussion approfondit ces résultats à la lumière du cadre théorique, en revenant sur les failles de gouvernance identifiées, pour proposer des pistes d'amélioration (3). Enfin, la conclusion revient sur les principaux apports de l'étude et ouvre des perspectives de recherche pour renforcer la gouvernance des partenariats infrastructurels en Afrique dans un contexte de mondialisation.

1 Cadre théorique et méthodologique

L'analyse du port de Mombasa comme maillon clé des Nouvelles routes de la soie invite à une double réflexion : celle de la mise en valeur des ressources infrastructurelles en contexte de mondialisation et celle des logiques de gouvernance multiniveau qui structurent leur exploitation, leur gestion et leur mobilisation par les États et les acteurs locaux au service du développement. En effet, les infrastructures peuvent être

conceptualisées comme des ressources dès lors qu'elles constituent des leviers de création de valeur, de pouvoir et de structuration des échanges (Agénor et Moreno-Dodson, 2006 ; Aschauer, 1990 ; Barney, 1991 ; Gumuchian et Pecqueur, 2007).

Dans une perspective de sciences sociales appliquées au développement, la notion de « ressource infrastructurelle » ne se limite pas à la matérialité d'une installation ou d'un équipement. Elle renvoie à sa capacité à agir comme levier économique, outil d'intégration territoriale et facteur de transformation sociale (Agénor, 2006 ; Aschauer, 1990 ; Ferguène, 2013). Plusieurs travaux récents s'inscrivent dans cette approche (Apostolopoulou, 2021 ; Bhattacharya et al., 2015 ; Nicoletti et al., 2023 ; OECD, 2020). Une infrastructure portuaire comme celle de Mombasa constitue ainsi une interface physique et politique : elle assure la connectivité des territoires tout en reflétant les rapports de pouvoir et de dépendance qui les relient au reste du monde. Dans le contexte africain, l'infrastructure devient souvent le support d'enjeux relatifs au financement, à l'intégration régionale et à la participation aux échanges internationaux. Elle se présente dès lors comme un vecteur de dynamiques économiques, politiques et sociales complexes, cristallisant à la fois les dépendances extérieures et les tensions autour du contrôle stratégique des ressources et des flux commerciaux.

Cette étude, située à l'intersection des sciences de l'administration et de la géographie des ressources, mobilise également le concept de gouvernance multiniveau. Elle articule une analyse critique des mécanismes de gouvernance et de gestion des infrastructures avec une lecture géopolitique des dynamiques de pouvoir entre les acteurs impliqués aux échelles locale, nationale, régionale et internationale. La gouvernance multiniveau renvoie, en effet, à un ensemble de valeurs fondamentales propres aux démocraties établies, dans lesquelles les configurations institutionnelles favorisent la participation des parties prenantes et la résolution collective des problèmes. Elle repose sur un principe de complémentarité entre les formes d'autorité, les types d'organisation et les catégories d'acteurs (Bisson, 2011 ; Campbell et Prémont, 2016 ; Sellers, 2013 ; Valade, 2013). Dans cette perspective, ce concept est entendu comme l'ensemble des processus d'interaction et de coordination entre différents niveaux institutionnels – du local au global – dans la prise de décision et la gestion des projets publics.

La notion de ressource infrastructurelle permet ainsi d'analyser les logiques économiques et géopolitiques à l'œuvre dans le cas des NRS au port de Mombasa, tandis que le cadre de la gouvernance multiniveau éclaire les tensions, les asymétries et les mécanismes de coordination (ou leurs limites) entre les parties prenantes du projet.

Sur le plan méthodologique, cette recherche adopte une démarche qualitative fondée sur l'étude de cas et reposant sur la collecte et l'analyse de données documentaires (Gaudet et Robert, 2018), issues de publications scientifiques, d'ouvrages doctrinaux, de rapports institutionnels et d'autres documents gouvernementaux ainsi que d'articles de presse spécialisés. Le cas a été choisi de manière raisonnée afin de maximiser l'apport théorique, conformément aux prescriptions de la méthodologie qualitative (Gaudet et Robert, 2018 ; Royer et Zarlowski, 2025). Ainsi, le caractère emblématique du port de Monbasa et la valeur heuristique de son cas dans l'analyse des NRS en Afrique de l'Est ont été déterminants. En effet, l'étude de cas est une approche de recherche permettant d'enquêter sur un phénomène, un événement ou un ensemble d'acteurs, en vue d'en produire une description précise et une interprétation approfondie (Dumez, 2009 ; Gombault, 2005 ; Roy, 2021), ce qui est conforme à l'objectif annoncé de cette recherche.

Les sources documentaires ont été identifiées à partir de recherches ciblées dans des bases de données académiques et institutionnelles (ABI/Inform Global, Business Source Premier, Web of Science, SSRN, etc.), à l'aide de combinaisons de mots-clés. Ceux-ci articulent le cas étudié, le cadre géographique et les enjeux analytiques et donnent lieu à des combinaisons telles que « Belt and Road Initiative AND Africa », « Port of Mombasa/SGR AND China », « Kenya AND China AND infrastructure », ou encore « Infrastructure AND Multilevel-governance ». Ces requêtes, également effectuées en français, ont permis d'identifier une littérature directement pertinente pour l'analyse du cas, mobilisée en fonction de sa disponibilité en ligne ou en bibliothèque. L'analyse des données suit une approche inductive et une analyse thématique de contenu (Blais et Martineau, 2006 ; Gaudet et Robert, 2018). L'exploitation de la documentation, notamment, se base sur une approche factice, centrée sur le contenu informationnel (Gaudet et Robert, 2018 ; Ryan et Bernard, 2003). En outre, l'analyse repose sur une triangulation des différentes catégories des sources documentaires mobilisées, afin de croiser les discours et de renforcer la solidité analytique (Grenier et al., 2025 ; Ryan et Bernard, 2003 ; Yin, 2017).

En mobilisant cette méthodologie, l'étude de cas sur le port de Mombasa dans le cadre des NRS vise à explorer comment une infrastructure locale peut cristalliser, simultanément, les ambitions géostratégiques d'un partenaire étranger, les objectifs de développement national et les préoccupations économiques locales.

Ce cadre théorique et méthodologique permet d'apporter une réponse à la question posée.

2 Résultats

D'abord, l'étude analyse comment le port de Mombasa s'impose comme une ressource stratégique, au croisement des intérêts socioéconomiques et géopolitiques du Kenya et de la Chine (2.1). Ensuite, elle explore les enjeux complexes et les effets en cascade générés par l'intégration fonctionnelle et stratégique du port au projet des Nouvelles routes de la soie (2.2). Enfin, l'accent est mis sur le rôle de la gouvernance à travers une analyse critique des pratiques actuelles et de leurs limites face aux défis soulevés par ce type de partenariat (2.3).

2.1 Le port de Mombasa : une ressource infrastructurelle stratégique au croisement des intérêts kenyans et chinois

Au Kenya, Mombasa est la deuxième ville en importance sur le plan démographique[3] (après la capitale, Nairobi). Connue comme la « ville des marchands » depuis l'époque de Vasco de Gama, elle abrite l'un des plus anciens ports d'Afrique, utilisé dès le XV^{e} siècle pour le commerce entre la côte Est-Africaine et l'Extrême-Orient (Autorité portuaire du Kenya, 2024). Situé au cœur de l'île de Mombasa, sur les rives de l'océan Indien, le port bénéficie d'un positionnement stratégique pour les échanges commerciaux entre l'Afrique, l'Asie et d'autres régions du monde, en plus de desservir une population estimée à plus de 250 millions d'habitants (TradeMark Africa, 2023). Il constitue ainsi la principale porte d'entrée maritime vers l'Afrique orientale et centrale, et figure parmi les ports les plus fréquentés de la côte Est-Africaine avec 33 lignes maritimes régulières. Le port de Mombasa assure une connectivité directe avec plus de 80 ports dans le monde, tout en

[3] En 2024, 5 541 172 habitants à Nairobi contre 1 495 223 habitants à Mombasa (Revue de la population mondiale, 2024 ; voir aussi Kenya National Bureau of Statistics et ICF, 2023).

étant relié par voie terrestre à de nombreux pays limitrophes du Kenya, notamment l'Ouganda, la Tanzanie, le Soudan du Sud, la Somalie et l'Éthiopie – ainsi qu'à des pays non limitrophes tels que le Rwanda, le Burundi et la République démocratique du Congo (Autorité portuaire du Kenya, 2024 ; Hoyle, 2011).

Depuis le lancement des Nouvelles routes de la soie en 2013 (Albagli, 2020 ; BIRD, 2019 ; Courmont, 2016), le port de Mombasa a été intégré à un réseau global d'infrastructures financé, construit et partiellement contrôlé par la Chine (Bräutigam et al., 2022 ; Courmont et al., 2020 ; Zajontz et al., 2023). Cette intégration en fait une ressource infrastructurelle hautement stratégique, concentrant des enjeux majeurs, à la croisée d'intérêts socioéconomiques locaux, de priorités nationales de développement et d'ambitions économiques et géopolitiques internationales chinoises (Smith, 2021).

Selon plusieurs auteurs, le projet des NRS a été conçu, à l'origine, pour répondre aux défis économiques internes de la Chine (Astarita et Damiani, 2016 ; BIRD, 2019 ; Courmont et al., 2020 ; T. Niambi, 2023). Le ralentissement de la croissance à partir de 2008 ainsi que les politiques économiques adoptées pour y répondre ont profondément influencé la posture géopolitique et la diplomatie économique du pays. Dans ce contexte, les relations sino-africaines doivent être envisagées comme partie intégrante d'une stratégie visant à consolider la stabilité économique et l'influence géopolitique chinoises (Astarita et Damiani, 2016 ; Copinschi et al., 2019 ; Dankwah, 2024 ; T. Niambi, 2023). Dépendante des importations énergétiques, la Chine voit dans le continent africain – grand producteur de ressources naturelles, souvent présenté comme une puissance économique émergente (The Economist, 2015) – un partenaire essentiel. Les NRS lui permettent alors, entre autres, de sécuriser l'accès aux matières premières, de renforcer ses circuits d'approvisionnement et d'élargir ses débouchés pour l'exportation de ses biens de consommation (Astarita et Damiani, 2016 ; Copinschi et al., 2019 ; Gouvernement du Canada, 2018). De son côté, la Chine perçoit sa relation avec l'Afrique comme une « communauté de destin » indéfectible, visant à renforcer la coopération Sud-Sud et l'équilibre économique mondial (IOSC, 2013). Elle souhaite transformer les avantages comparatifs des deux régions en moteurs de croissance mutuelle, en soutenant prioritairement l'industrialisation et la modernisation agricole du continent (Gouvernement chinois, 2015). Cette alliance reposerait, selon elle, sur une diplomatie de sincérité et de résultats concrets, alignant le renouveau national chinois sur les aspirations de l'Agenda 2063 de l'Union africaine (IOSC, 2021).

Mais l'intégration de l'Afrique dans les NRS pourrait effectivement répondre à une volonté stratégique plus large de la Chine, soit de se garantir un rôle de leadership plus important à l'échelle internationale (Albagli, 2020 ; Copinschi et al., 2019 ; Gouvernement du Canada, 2018 ; Lasserre et Mottet, 2019). Le projet des NRS a permis à la puissance émergente chinoise de se positionner au cœur d'au moins six corridors économiques articulés autour de *hubs* logistiques régionaux et mobilisant un ensemble de pays qui représentent les deux tiers de la population mondiale (BIRD, 2019 ; Commission nationale du développement et de la réforme, 2015 ; Gouvernement du Canada, 2018 ; Segal, 2022). En Afrique, ces *hubs*, notamment situés dans les pays de la corne de l'Afrique (Djibouti, Kenya, Égypte et Éthiopie), occupent une position stratégique sur la route maritime reliant la Chine à l'Europe (Copinschi et al., 2019).

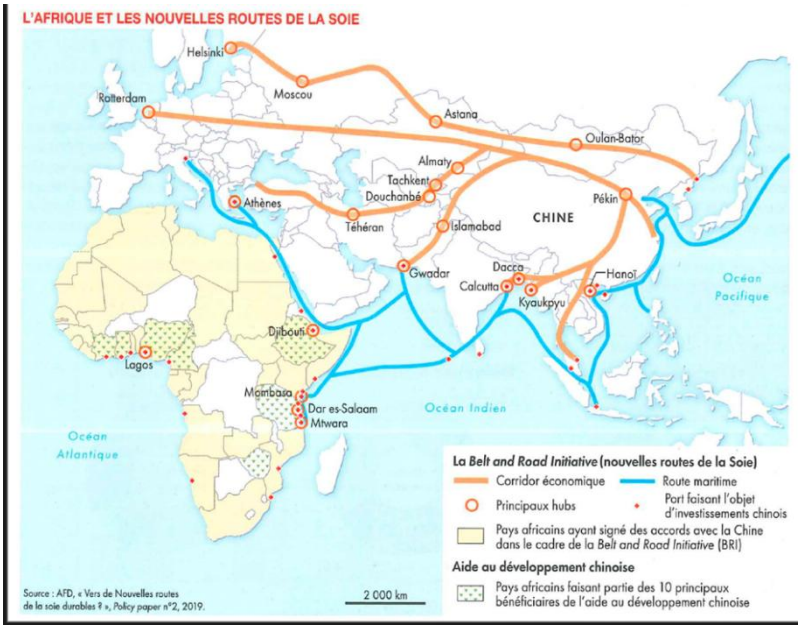


Figure 1 :Carte des Nouvelles Routes de la Soie sur les côtes Africaines (Magrin et al., 2022)

Ainsi, l'approche de la Chine est analysée comme étant dictée par une stratégie pragmatique visant avant tout à sécuriser son approvisionnement énergétique, à consolider sa politique de « Chine unique » et à affirmer son influence internationale face à l'Occident (Courmont et al., 2020 ; German Development Institute, 2006 ; Lasserre et Mottet, 2019).

Les infrastructures ferroviaires intégrées aux NRS assurent la liaison entre les sites de production, les marchés de consommation et les ports maritimes le long de la route maritime de la soie (Githaiga et Bing, 2019 ; Zajontz et al., 2023). Au Kenya, cette dynamique se matérialise principalement à travers la ligne de chemin de fer à écartement standard (SGR) reliant le port de Mombasa à Nairobi. Ce projet s'est accompagné d'importants investissements – soutenus par des financements extérieurs – pour l'expansion et la restructuration du port de Mombasa, dans le but d'en faire un *hub* logistique de référence sur le continent africain (Astarita et Damiani, 2016 ; Basu et Janiec, 2021 ; Bräutigam et al., 2022). Réalisée par la China Road and Bridge Corporation (CRBC), la liaison ferroviaire de 470 km est opérationnelle depuis mai 2017 pour les passagers et depuis janvier 2018 pour le fret (Copinschi et al., 2019 ; Zajontz et al., 2023).

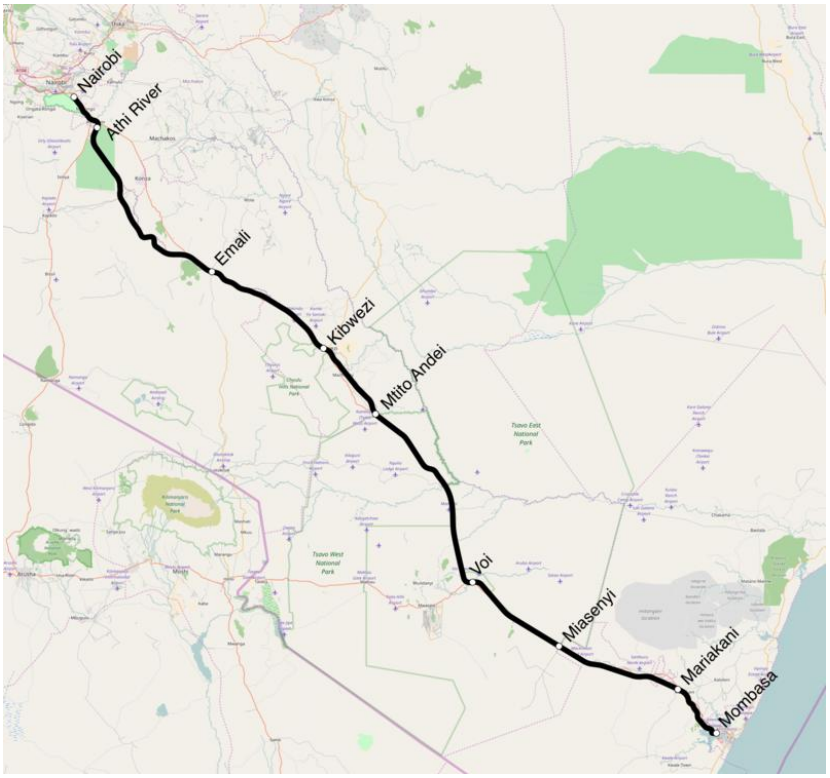


Figure 2. Carte du chemin de fer à écartement standard (SGR) Nairobi-Mombasa
Note : Travail personnel (L9A8M), Carte de fond provenant d'Openstreetmap (http://www.openstreetmap.org)

La Chine présente la ligne ferroviaire Mombasa-Nairobi comme un aboutissement emblématique de la coopération Chine-Afrique dans le cadre de l'initiative des NRS, la qualifiant à la fois de « point de référence [des NRS] » et de « symbole renouvelé de l'amitié entre la Chine et le Kenya » (ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine, 2020 ; Zajontz et al., 2023). Côté kenyan, le SGR est érigé en projet phare de la stratégie de développement Kenya Vision 2030, dont l'ambition est de faire du pays une économie à revenu intermédiaire d'ici 2030 (Zajontz et al., 2023).

Cependant, si le port de Mombasa incarne un levier de transformation et de développement pour le Kenya et l'Afrique de l'Est, son intégration dans l'initiative des NRS a soulevé une série d'enjeux techniques, socioéconomiques et géopolitiques qui illustrent les tensions croissantes que suscitent les partenariats sino-africains dans le domaine des infrastructures (Basu et Janiec, 2021 ; Bräutigam et al., 2022 ; Gambino, 2020 ; Kitimo, 2021 ; Zajontz et al., 2023).

2.2 Les Nouvelles routes de la soie au port de Mombasa : des enjeux à effet domino

Les partenariats sino-africains sont généralement présentés comme « gagnant-gagnant », tant par les Chinois que par les dirigeants africains (Amusan, 2019 ; Copinschi et al., 2019, p. 53 ; Courmont et al., 2023, p. 74 ; IOSC, 2021). Mais, dans l'opinion publique locale et internationale ainsi que dans certains travaux scientifiques, il y a une tendance croissante à présenter les pays africains comme des acteurs passifs, pris au piège ou instrumentalisés, et la Chine comme un acteur unilatéralement opportuniste (Aurégan, 2022 ; Basu et Janiec, 2021 ; Dankwah, 2024 ; Gambino, 2020 ; Gazibo et Mbabia, 2010 ; Grimm et al., 2006 ; Hugon,

2008 ; Lasserre et Mottet, 2019). Dans ce contexte, quatre catégories de problèmes nés du projet des NRS au port de Mombasa méritent d'être analysées en profondeur : dépendance financière et surendettement (2.2.1) ; faibles performances économiques du projet (2.2.2) ; répercussions socioéconomiques locales et nationales (2.2.3) ; contestations populaires et détérioration des relations sino-africaines (2.2.4).

2.2.1 Dépendance financière et surendettement

Les prêts dits « concessionnels » accordés par la Chine à de nombreux États africains sont généralement assortis de conditions préférentielles, mais restent étroitement liés à l'attribution des marchés aux entreprises chinoises chargées de construire les infrastructures financées[4]. La Chine cumule ainsi les rôles de créancier et de prestataire de services, tandis que les États africains deviennent essentiellement des clients – et non de véritables partenaires – qui s'endettent pour financer ces projets (Bräutigam et al., 2019 ; Copinschi et al., 2019 ; Hurley et al., 2018).

Dans les années 2000, l'Angola avait conclu une série d'accords de prêts avec la China Exim Bank qui prévoyaient non seulement l'obligation pour l'Angola de faire appel à des entreprises chinoises pour réaliser au moins 70 % des projets d'infrastructure, mais également que la (future) production pétrolière financée serve de garantie. Les modalités de cet accord avec des matières premières et/ou des infrastructures affectées à titre de garantie ont été reprises ailleurs dans le monde sous le terme du « modèle angolais » ou « concept de prêts adossés aux ressources naturelles » (Copinschi et al., 2019, p. 52 ; Dankwah, 2024).

À travers ce modèle financier, plusieurs pays africains sont exposés à un risque accru de dépendance financière et de surendettement, conformément à la théorie du piège de la dette (Brautigam, 2020 ; Hurley et al., 2018 ; L'Express, 2022 ; Orinde, 2022). Au moins une vingtaine d'entre eux, engagés dans les NRS, se sont retrouvés en situation de vulnérabilité financière[5]. Toutefois, il convient de rappeler que l'Afrique reste, dans l'ensemble, davantage endettée envers les pays occidentaux qu'envers la Chine[6].

Au Kenya, le financement du SGR Mombasa-Nairobi repose sur des prêts concessionnels accordés par la China Exim Bank à l'État kenyan, dans des conditions jugées opaques tant pour les citoyens que pour les institutions. Ce financement a contribué à une augmentation importante de la dette publique extérieure, passée de 10 % du PIB en 2011 à près de 40 % en 2014, soit l'équivalent de 4,8 milliards de dollars (ADF, 2024 ; Chaponnière, 2014 ; Zajontz et al., 2023). Le service de la dette contractée auprès de la Chine constitue aujourd'hui l'un des postes budgétaires les plus lourds du gouvernement kenyan.

Dans ce contexte, la Chine est régulièrement accusée d'installer une relation de dépendance financière avec les États africains dans le but de prendre le contrôle d'infrastructures stratégiques en cas de défaut de

[4] Voir aussi Dankwah, 2024. Cette pratique est appelée le prêt lié, ou *tied lending* (Copinschi et al., 2019). On parle parfois de mode Build, Own, Operate, Transfer (Construction-Possession-Exploitation-Transfert), assurant aux opérateurs chinois la gestion et l'exploitation de l'infrastructure financée dans le but de récupérer les coûts tout en faisant en sorte que la propriété de l'actif n'est transférée qu'après le remboursement total de la dette (Lasserre et Mottet, 2019).

[5] À l'instar de Djibouti dont la dette envers la Chine représente 80 % du PIB du pays.

[6] Sur la quarantaine de partenaires africains de la Chine dans le cadre de la BRI, seuls trois l'ont pour principal créancier sur l'ensemble de l'Afrique : la République du Congo, Djibouti et la Zambie. Ainsi, les deux tiers de la dette extérieure des pays africains sont dus à des créanciers privés (dont certains sont chinois) ou multilatéraux, et seuls 20 % de la dette des pays africains émanent de financements gouvernementaux chinois (voir Chaponnière, 2014). Des sources plus récentes indiquent qu'en 2022, 35 % de la dette externe africaine était due à des créanciers occidentaux (banques, gestionnaires d'actifs, etc.), contre environ 12 % à des prêteurs chinois (Debt Justice, 2022 ; Savage, 2022 ; Vines et al., 2022).

remboursement (Basu et Janiec, 2021 ; BBC News Afrique, 2018 ; Copinschi et al., 2019 ; Were, 2018). Le précédent du Sri Lanka – qui, en 2017, a dû céder le port de Hambantota à des entreprises publiques chinoises en échange d'un allègement de dette de 8 milliards de dollars – a contribué à alimenter les inquiétudes concernant le cas kenyan. La Chine était ainsi soupçonnée de vouloir prendre le contrôle du port de Mombasa (Courrier international, 2018). En février 2019, le Parlement kenyan a d'ailleurs lancé une enquête pour déterminer si ce port stratégique avait été effectivement utilisé comme garantie du prêt contracté auprès de la China Exim Bank pour financer la construction du SGR Mombasa-Nairobi (Bräutigam et al., 2022 ; Copinschi et al., 2019 ; Olander, 2022b).

La dépendance financière croissante de certains pays africains vis-à-vis de la Chine, combinée aux soupçons de perte de souveraineté dans ce contexte de financements opaques et de surendettement, soulève d'autres enjeux sur la rentabilité même des projets engagés ainsi que sur la soutenabilité de la dette.

2.2.2 Faibles performances économiques du projet

Malgré les investissements conséquents, le projet SGR peine à atteindre les objectifs de rentabilité annoncés. L'étude de faisabilité réalisée par la partie chinoise tablait sur un volume de fret annuel de 22 millions de tonnes, soit environ 20 trains par jour. Mais en réalité, la ligne ne transporte qu'un quart de cette quantité, selon certaines estimations (ADF, 2024). En raison de ces performances en deçà des prévisions, les recettes générées restent insuffisantes pour couvrir les coûts d'exploitation et assurer le remboursement des prêts contractés auprès de la Chine :

> It['s] time we ask ourselves what we are getting from the SGR and take a walk down to Naivasha. How many trains utilize this railway? (. . .). If you read our Public Investments Committee report in the past parliament, you know that the viability of the line ends here (Nairobi), unless if you interconnected the port of Mombasa with landlocked countries, but without that interconnection, it is not possible. (Kimani Ichung'wa, Président de la Commission parlementaire du budget et des crédits du Kenya, cité dans Carmody et al., 2022, p. 67)

Depuis sa mise en service, la ligne Mombasa-Nairobi n'a pas réalisé de bénéfices. D'après le Kenya National Bureau of Statistics (2019), elle a généré 57 millions de dollars de chiffre d'affaires en 2018, soit 45 % de déficit sur les 103 millions initialement prévus – un niveau bien en deçà des 120 millions de dollars nécessaires pour couvrir ses seuls coûts d'exploitation annuels. Les doutes sur la viabilité commerciale du projet se sont multipliés face à ces contre-performances (Omondi et Guguyu, 2019 ; Zajontz et al., 2023). Pour l'économiste kenyan Tony Watima, « le SGR est un perturbateur économique, social et fiscal. La perturbation qu'il a créée dans l'économie kenyane sera ressentie pendant des années » (ADF, 2024, para. 7).

L'échec du SGR à atteindre ses objectifs de rentabilité remet en question la pertinence économique même du projet, tout en aggravant le poids de la dette publique. Cette situation a entraîné des répercussions socioéconomiques plus larges sur les populations.

2.2.3 Répercussions socioéconomiques locales et nationales

Symbole affiché de modernité et de transformation socioéconomique, la ligne ferroviaire Mombasa-Nairobi nourrissait d'importants espoirs de développement local, national et régional. Les investissements réalisés dans sa construction ainsi que la modernisation du port de Mombasa devaient permettre de dynamiser les échanges commerciaux et de stimuler le développement (ADF, 2024 ; Basu et Janiec, 2021 ; Zajontz et al., 2023 ;). Mais la réalité s'est révélée bien différente, comme l'illustre amèrement le témoignage de Daniel

Tipape, conducteur de mototaxi travaillant près de la ligne principale du SGR : « Ils ont dit que ce train serait un progrès, mais pour qui ? Parfois, nous construisons des choses simplement pour les construire » (ADF, 2024, para. 4).

Pour forcer la rentabilité de la ligne, l'Autorité portuaire du Kenya (KPA) et l'Autorité fiscale du Kenya (KRA) ont imposé des directives obligeant le fret maritime à transiter par le SGR, au détriment du transport routier traditionnel. Cela a transféré le dédouanement et autres services portuaires vers les dépôts de conteneurs intérieurs de Nairobi et de Naivasha. La décision a provoqué une vague de pertes d'emplois dans le secteur du transport routier, la faillite de plusieurs entreprises logistiques et un transfert brutal d'activités économiques hors de Mombasa qui s'ajoutent à d'autres impacts déjà observés sur l'emploi de façon générale (Kitimo, 2020, 2021; Reuters, 2014). Des sociétés comme Bolloré Transport Logistique ont dû fermer ou relocaliser leurs activités, causant une perte directe d'emplois (5 %) – comme l'a confirmé le directeur général pour l'Afrique de l'Est du groupe – tout en alimentant la colère des populations locales (Kitimo, 2020, 2021 ; Zajontz et al., 2023). À l'échec économique du projet s'ajoute donc un revers social majeur.

Loin de l'élan de prospérité promis, le projet a engendré des tensions socioéconomiques profondes, nourrissant un ressentiment croissant à l'égard de la Chine. Ces conséquences ont contribué à une détérioration progressive des relations sino-africaines.

2.2.4 Contestations populaires et détérioration des relations sino-africaines

Les conséquences socioéconomiques du projet des NRS au port de Mombasa ont rapidement suscité une résistance populaire, émanant tant des travailleurs que des entreprises locales. Les mesures imposées par le gouvernement kenyan pour rentabiliser la ligne SGR ont été vivement contestées, en particulier par l'industrie du transport routier et les communautés côtières autour de Mombasa (Kitimo, 2020). Cette contestation s'est également étendue au-delà des frontières, notamment en Ouganda, où les transporteurs ont dénoncé la perte de revenus causée par le monopole accordé au fret ferroviaire. L'un d'eux témoignait : « Nous avons perdu des affaires après l'introduction des trains de marchandises SGR et notre gouvernement ne nous permet pas d'exprimer nos préoccupations » (Kitimo, 2020).

Le recours massif à de la main-d'œuvre importée de Chine, au détriment des travailleurs locaux, a exacerbé le sentiment d'injustice (Copinschi et al., 2019). À cette frustration économique s'ajoutent d'autres facteurs de révolte : l'opacité des accords de prêt, les soupçons de mise en garantie du port de Mombasa et les violations alléguées des normes sociales et environnementales par les entreprises chinoises. Ces tensions ont nourri un sentiment antichinois de plus en plus visible, non seulement au Kenya, mais également dans d'autres pays engagés dans les NRS, comme l'Éthiopie, la Tanzanie, l'Ouganda ou la Zambie (Copinschi et al., 2019 ; Basu et Janiec, 2021).

L'agitation antichinoise est montée d'un cran durant la protestation des camionneurs contre les mesures gouvernementales en novembre 2019, où certains manifestants ont porté de faux cercueils avec des slogans tels que « RIP [Rest in Peace] China colonization » et « RIP SGR monopoly » (Olander, 2019). À travers ces manifestations, la population exprimait une défiance croissante face à la centralisation des décisions à Nairobi, à l'opacité de la gouvernance, notamment dans les contrats et aux effets d'éviction sur les petites entreprises locales. Le port de Mombasa, perçu comme accaparé par des intérêts extérieurs, est ainsi devenu

le symbole d'une dépossession économique et d'un désenchantement envers une coopération sino-africaine pourtant présentée comme mutuellement bénéfique.

Ces difficultés illustrent les tensions structurelles qui traversent les partenariats sino-africains dans le domaine des infrastructures et révèlent les limites d'un modèle de développement reposant sur un endettement massif et une gouvernance défaillante.

2.3 La gouvernance comme facteur déterminant : analyse des pratiques à l'œuvre et de leurs limites

La gouvernance constitue un facteur déterminant de la capacité des États africains à exploiter les ressources infrastructurelles pour en faire de véritables leviers de développement durable et de transformation sociale. Dans le cas du port de Mombasa, la gouvernance dépasse largement la seule dimension technique de la gestion portuaire : elle englobe des processus décisionnels et des mécanismes de coopération complexes impliquant les autorités locales, l'État central, les partenaires internationaux et les communautés concernées. Comprendre les défaillances observées dans le cadre du projet SGR et du port de Mombasa nécessite une analyse fine de ces dynamiques de gouvernance, souvent fragmentée, opaque et inefficiente : planification et coordination défaillantes (2.3.1) ; insuffisance des capacités techniques et opacité de la gouvernance (2.3.2) ; et déficit d'adaptabilité institutionnelle (2.3.3).

2.3.1 Planification et coordination défaillantes

Le développement urbain du Kenya est concentré le long du chemin de fer Kenya-Uganda, construit par les Britanniques il y a plus d'un siècle (Zajontz et al., 2023). Le SGR Mombasa-Nairobi a plutôt renforcé cet ordre spatial, puisqu'il est en grande partie parallèle à l'ancienne voie ferrée coloniale (Moradi et al., 2017 ; Zajontz et al., 2023).

Avant la planification du projet, la Banque mondiale et la Banque africaine de développement avaient lancé des études pour recueillir des informations sur le trafic existant au port de Mombasa ainsi que sur les prévisions de trafic maritime et d'activités portuaires à Lamu (Gambino, 2020). En raison du manque d'infrastructures de connectivité dans la région, le port de Lamu devait être considéré pour un projet à long terme. Mais, à la place, les fonds ont été consacrés à l'expansion du port de Mombasa, qui ne nécessitait pas d'investissements supplémentaires dans d'autres infrastructures connexes (Gambino, 2020). Le SGR va aussi à l'encontre de l'étude du Plan directeur ferroviaire de 2009 commandée par la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) dans le but de coordonner et de rationaliser le développement du réseau ferroviaire de la région. Ce plan recommandait la réhabilitation du réseau à écartement métrique existant. Les études démontrent qu'il n'était pas économiquement logique de construire des SGR sur un nouveau tracé (Zajontz et al., 2023).

Indépendamment des différentes recommandations, lors du développement du premier tronçon du réseau ferroviaire du Corridor Nord, le Kenya choisit de construire un tout nouveau SGR de Mombasa à Nairobi pour un coût de 3,8 milliards de dollars. En 2015, pour prolonger la ligne jusqu'à Naivasha (phase 2A du projet) la China Communications Construction Company (CCCC) signe un accord avec la Kenya Railways Corporation

(KRC). La China Exim Bank couvre 85 % du financement du projet par le biais d'un prêt octroyé à l'État kenyan et celui-ci couvre le reste (Zajontz et al., 2023)7.

Certains estiment que la décision de construire le chemin de fer Mombasa-Nairobi avait été prise à la hâte et motivée par des considérations politiques, sans tenir compte de la planification des infrastructures continentales et régionales, comme le montre ce témoignage anonymisé recueilli par Zajontz et al. (2023) :

> Le gouvernement du Kenya s'est empressé de mettre en œuvre le projet avant, par exemple, de bien comprendre les facteurs et la collaboration dans le PIDA. Pourquoi est-ce que je dis cela ? Nous avons, dans le cadre du PIDA, le chemin de fer africain à grande vitesse, qui doit essentiellement fonctionner sur la plate-forme du SGR. Les projets ont maintenant été priorisés et ils ont d'abord obtenu l'adhésion des présidents, et ils vont maintenant au niveau national. Alors que cela était encore en cours de discussion, les études sur la viabilité étaient toujours en cours, le Kenya avait déjà déployé l'infrastructure. Donc, cela signifiait en soi qu'ils avaient un engagement plus détaillé en tant que nation et qu'ils ne suivaient pas les directives de l'Union africaine. (p. 125)

Conformément à la conceptualisation des infrastructures telles que le port de Mombasa ou le SGR comme interface physique et politique, ces ressources reflètent donc bien les rapports de pouvoir et de dépendance dans le cadre des NRS. Le surendettement de l'État, les contre-performances du projet et ses impacts socioéconomiques négatifs sur les communautés révèlent ainsi les failles d'une planification déconnectée des réalités locales, insuffisamment guidée par des impératifs d'optimisation et reflet d'une faiblesse institutionnelle marquée par un déficit de capacités techniques.

2.3.2 Insuffisance de capacités techniques et opacité de la gouvernance

La facilité d'accès au financement chinois et la décision de l'accepter sans une évaluation rigoureuse de ses implications ont largement contribué au surendettement du Kenya et aux mauvaises performances économiques du projet SGR. Bien que les prêts chinois soient généralement assortis de conditions peu contraignantes (Copinschi et al., 2019), encore faudrait-il que les négociateurs africains en mesurent pleinement la portée et s'assurent de la viabilité des projets et de leur capacité de remboursement. Le « fiasco financier » qui entoure le SGR s'explique en partie par ce facteur : une offre chinoise moins conditionnée, mais dont les conséquences à long terme ont été négligées par les décideurs kenyans (Zajontz et al., 2023).

Un document divulgué par le bureau du vérificateur général de l'Autorité portuaire kenyane, Edward Ouko, révèle que le gouvernement aurait renoncé à l'immunité souveraine du port de Mombasa dès 2013, en guise de garantie pour le prêt contracté auprès de la China Exim Bank. Le contrat, régi par la loi chinoise, prévoyait que tout arbitrage se déroule dans un cadre non neutre et accorde à la banque chinoise le droit d'intervenir comme actionnaire principal de la KPA en cas de défaut de paiement. Cela inclut la mise en place d'un compte séquestre pour y capter les revenus de la KPA afin de couvrir d'éventuels manquements (Zajontz et al., 2023).

Certes, la pratique de garanties souveraines n'est pas propre à la Chine et est courante dans d'autres institutions financières internationales. Les États souverains et les entités qu'ils contrôlent bénéficient de l'immunité souveraine en vertu du droit international, ce qui les met à l'abri de poursuites et d'obligations de comparaître devant un tribunal ou un lieu d'arbitrage étranger, ou d'exécuter un jugement rendu en dehors de leurs territoires. Mais peu de banques proposent un prêt international qui ne contient pas la clause de

[7] Ce montage financier, caractérisé par un recours massif à l'endettement externe, s'inscrit dans les débats plus larges sur la soutenabilité de la dette et les risques associés aux financements d'infrastructures liés aux NRS.

renonciation à cette immunité souveraine[8]. La clause 5.5 du contrat de prêt préférentiel de la China Exim Bank pour le SGR en est un exemple classique : « Neither the Borrower nor any of its assets is entitled to any right of immunity on the grounds of sovereignty or otherwise from arbitration, suit, execution or any other legal process with respect to its obligations under this Agreement » (Bräutigam et al., 2022, p. 3).

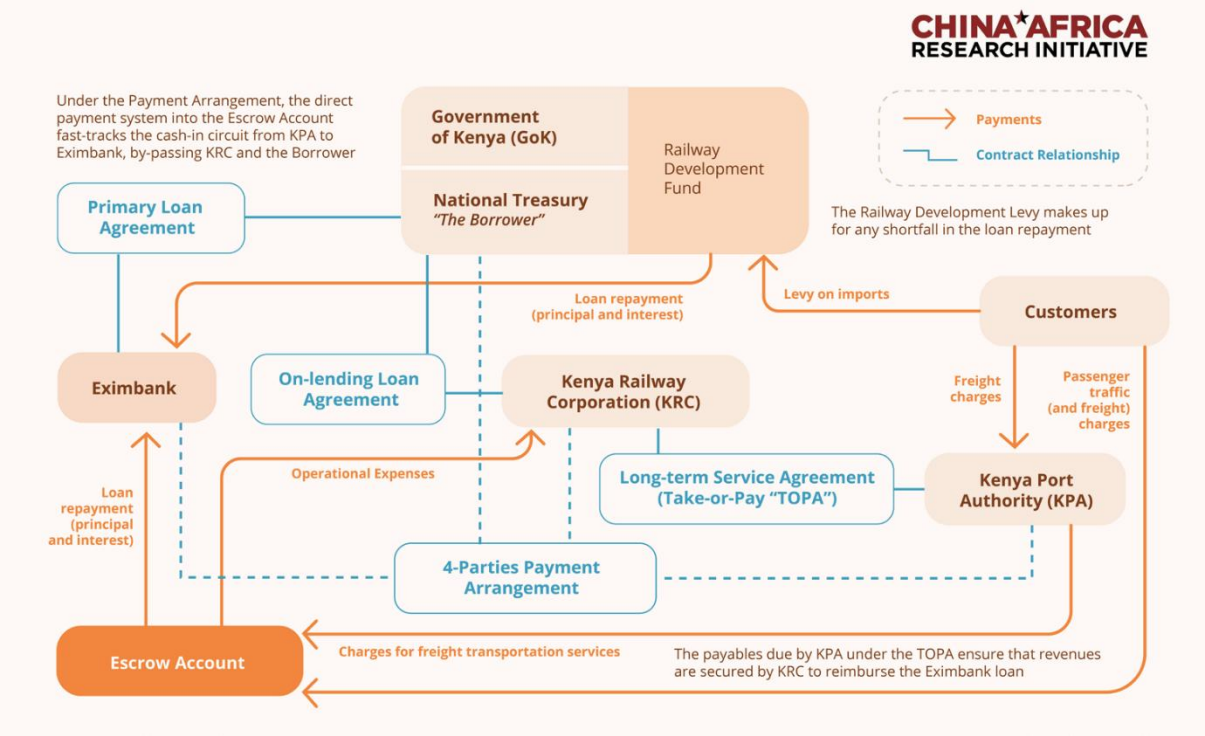


Figure 3. Personnes morales et contrats relatifs au paiement des prêts, Kenya SGR (Bräutigam et al., 2022)

Selon les analyses, il est possible que le Kenya ait utilisé les recettes prévues du port de Mombasa, rendu plus dynamique grâce au SGR, en tant que principale source de revenus dans le cadre des négociations. Dès lors, cette renonciation à l'immunité, bien que juridiquement significative, ne constitue pas en soi une mise en garantie explicite du port (Bräutigam et al., 2022 ; The Maritime Executive, 2022). Au-delà des démentis kenyans[9] et chinois[10], certains estiment peu probable que la Chine cherche à récupérer un port déficitaire dont la saisie engendrerait d'importants coûts politiques (The Star, 2022 ; Zajontz et al., 2023 ; voir aussi News24, 2022 ; The China-Global South Project, 2022). La divulgation tardive des termes de l'accord, plus de cinq ans après sa signature, alimente cependant les soupçons. Elle pourrait traduire une évolution dans la perception kenyane de la Chine, désormais considérée comme une menace, au point que le Kenya cherche à se prémunir contre une perte d'actifs stratégiques en rendant publics ces documents[11].

[8] Un corpus de contrats de prêt rendus publics, signé par le Cameroun avec des banques et des agences de crédit à l'exportation d'Autriche, de Belgique, d'Inde, d'Allemagne, d'Espagne, de Turquie et du Royaume-Uni, montre que tous exigeaient ces clauses. Comme l'a souligné un avocat américain, « omettre une renonciation à l'immunité souveraine dans un contrat de prêt commercial international serait une faute professionnelle » (Bräutigam et al., 2022, p. 3).

[9] Le président Kenyatta a rejeté les allégations de mise en garantie en les qualifiant de « pure propagande ». (Mutethya, 2018 ; voir aussi Mutethya, 2021 ; Ngueyap, 2021).

[10] En décembre 2018, le porte-parole du ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine a formellement rejeté la rumeur selon laquelle le port de Mombasa aurait été mis en garantie dans le cadre du financement du SGR (Mutethya, 2018).

[11] Exposer publiquement les conditions de l'accord pourrait également être une tentative du Kenya d'attirer l'attention des États-Unis et de solliciter de meilleurs accords avec les États-Unis et leurs alliés. La plupart des pays africains n'ont pas d'influence sur la scène

Ainsi, si les conditions des prêts chinois posent un problème, c'est bien le processus décisionnel interne au Kenya qui met en péril la souveraineté du pays et le futur du port de Mombasa. Ce processus, non seulement opaque, mais aussi marqué par une évaluation défaillante des retombées, est entaché d'accusations de corruption. En effet, aucune modélisation financière sérieuse du projet n'a été rendue publique, empêchant toute estimation fiable de sa rentabilité future (Zajontz et al., 2023). De plus, le projet a été éclaboussé par des scandales de corruption (ADF, 2024 ; Carmody et al., 2022 ; Zajontz et al., 2023), qui ont compromis la planification, l'approvisionnement et l'exécution. Selon certaines estimations, le coût final du SGR serait près de trois fois supérieur à la norme internationale et quatre fois l'estimation initiale (Blumenfeld et al., 2019). L'économiste kenyan Victor Kimosop déclare :

> J'aurais voulu que ceux qui sont responsables pour le SGR aient considéré le remboursement. C'est un investissement massif … pour être remboursé en 20 ou 30 ans. C'était très ambitieux. … L'autre problème, c'est notre modèle de développement, de compensation. Cela rend le développement très onéreux … et il offre aussi des opportunités de corruption. (ADF, 2024, para. 11)

Le manque de transparence autour des accords et la divulgation tardive de certaines clauses controversées ont logiquement nourri la défiance de la population et attisé les mouvements de protestation antichinois évoqués plus haut. Mais au-delà de ces aspects parfaitement expliqués par les cadres des ressources infrastructurelles et de la gouvernance multiniveau, le coût exorbitant du projet, les contre-performances économiques et le surendettement sont aussi révélateurs d'un manque d'adaptabilité institutionnelle du Kenya.

2.3.3 Manque d'adaptabilité institutionnelle

Compte tenu des performances décevantes du projet, la Chine a retardé le financement et la construction des extensions du SGR, aggravant ainsi ses difficultés. À l'origine, le projet visait à couvrir l'ensemble du Corridor Nord de l'Afrique de l'Est, avec des prolongements vers Kampala (Ouganda), Djouba (Soudan du Sud), Kigali (Rwanda) et les Kivus (RDC), ce qui aurait permis à la Kenya Railways Corporation de générer des revenus grâce au transit régional (ADF, 2024 ; Carmody et al., 2022 ; Zajontz et al., 2023).

Cependant, la China Exim Bank a refusé d'accorder à l'Ouganda un prêt pour sa propre section du SGR, exigeant d'abord des garanties sur la connectivité avec la ligne kenyane – dont la progression est au point mort. Le rôle de l'Ouganda dans le projet apparaît donc incertain, tandis que le Kenya peine à financer l'extension jusqu'à sa frontière. Or, sans intégration avec les réseaux ferroviaires des pays voisins enclavés, les objectifs de rentabilité en matière de fret deviennent inatteignables. Étant donné que le Kenya est essentiellement un pays importateur, la viabilité du SGR dépendait largement de son utilisation par ses voisins pour accéder au port de Mombasa – ce qui supposait qu'eux-mêmes construisent des lignes compatibles (Zajontz et al., 2023).

Dans ce contexte, l'émergence d'une infrastructure concurrente – le SGR de Tanzanie – compromet davantage l'attractivité du Corridor Nord pour le fret rwandais, ougandais et congolais (ADF, 2024 ; Carmody et al., 2022 ; Olander, 2022a ; Zajontz et al., 2023). En mai 2016, le ministre rwandais des Finances et de la Planification économique, Claver Gatete, affirmait : « Nous avons décidé d'utiliser la route transitant par la Tanzanie pendant la construction de notre ligne de chemin de fer parce que la route kenyane serait coûteuse, coûterait 1 milliard de dollars et prendrait beaucoup de temps » (Zajontz et al., 2023, p. 127). En effet, connecter le

mondiale, mais ils savent qui sont leurs rivaux mondiaux et, souvent, comment tirer profit de leurs rivalités. Zajontz et al., 2023, citant Snyder (2019).

Rwanda à la Tanzanie reviendrait 200 millions de dollars de moins qu'en passant par l'Ouganda et le Kenya (Lamarque et Nugent, 2022).

Par ailleurs, pour tenter de rentabiliser la ligne SGR, les autorités nationales et locales adoptèrent plusieurs mesures coercitives à l'encontre des usagers du port de Mombasa. Ces directives gouvernementales, imposant le recours au SGR pour le transport de marchandises, ont été contestées par l'Association des transporteurs du Kenya et déclarées illégales par la Haute Cour du Kenya (Kitimo, 2020). En réaction, l'Autorité kenyane du revenu (KRA) a introduit une mesure alternative : l'obligation d'une licence spéciale à 200 dollars par camion pour accéder au port de Mombasa. Cette initiative, perçue comme une barrière non tarifaire déguisée, a alourdi les coûts du commerce le long du Corridor Nord, en contradiction flagrante avec les objectifs affichés d'intégration régionale (Kitimo, 2021).

La réaction des acteurs locaux a été immédiate. Un expert ferroviaire a déclaré : « La communauté a essentiellement dit : nous voulons utiliser nos camions. Pourquoi nous forceriez-vous à utiliser la nouvelle ligne de chemin de fer pour transporter nos marchandises ? Nous avons déjà des ententes permanentes avec nos expéditeurs et nos transporteurs » (Zajontz et al., 2023, p. 130). Musa Haji, un transporteur basé à Mombasa, s'est indigné : « J'ai 11 camions, ce qui signifie que je dois payer 2 200 $ pour obtenir un permis pour mes camions. Il s'agit de punir les transporteurs après que le gouvernement a perdu le procès » (Kitimo, 2021)[12].

Au-delà de la vague de contestations déclenchées, ces politiques ont également entraîné des conséquences régionales : en raison des coûts supplémentaires qu'elles engendraient, les commerçants rwandais et burundais se sont progressivement tournés vers le port de Dar es-Salaam (Africanews, 2024 ; CLG, 2019 ; Kitimo, 2021). Pour apaiser la situation, le président nouvellement élu, William Ruto, a ordonné le retour des opérations de dédouanement et services connexes à Mombasa, une mesure saluée par les transporteurs et les communautés locales. Toutefois, cette décision prive l'État de revenus escomptés pour le remboursement de la dette du SGR (Zajontz et al., 2023).

En résumé, même si les recettes actuelles issues du transport de passagers et de fret permettent de couvrir les frais d'exploitation du SGR, elles demeurent insuffisantes pour honorer le service annuel de la dette (Bräutigam et al., 2022). En l'absence d'infrastructures auxiliaires et d'industries de soutien, certains observateurs estiment que le Kenya a, sans le vouloir, planifié l'échec du projet des NRS au port de Mombasa (Zajontz et al., 2023). Cette incapacité à achever le projet (Dehai-News, 2019) et à s'adapter face aux obstacles pousse les autorités à adopter des politiques inefficientes et aggrave les contre-performances économiques tout en fragilisant la solvabilité du pays.

Dans la section suivante, nous discutons de ces résultants, qui mettent en lumière différentes limites de gouvernance, afin de proposer des pistes d'action concrètes permettant de renforcer une gouvernance multiniveau – condition essentielle pour réduire les vulnérabilités structurelles et maximiser les retombées positives des projets infrastructurels d'envergure, comme celui des NRS au port de Mombasa. La gouvernance

[12] En plus du reçu bancaire de 200 $ comme preuve de paiement, les camionneurs doivent soumettre un certain nombre de documents aux douanes de la KRA dont un formulaire C39 dûment rempli, une copie certifiée conforme du journal de bord du camion, une copie du rapport d'inspection valide de l'Autorité nationale des transports et de la sécurité, un code PIN et un certificat de quiétude fiscale (Kitimo, 2021).

multiniveau apparaît donc comme la réponse à la question posée : comment concilier les agendas géostratégiques de la Chine avec les intérêts locaux et nationaux du Kenya autour du port de Mombasa ?

3 Discussion

L'étude du projet SGR dans le cadre des NRS au port de Mombasa met en lumière un enchaînement de vulnérabilités interdépendantes. La dépendance vis-à-vis des financements chinois, couplée à une absence de vision stratégique claire, a mené à un endettement difficilement soutenable (2.2.1). Les faibles performances économiques du projet, en grande partie liées à son isolement régional et à une rentabilité surestimée, ont accentué les pressions budgétaires (2.2.2). Cela a généré des répercussions socioéconomiques considérables, notamment pour les communautés locales marginalisées et les transporteurs affectés par des politiques coercitives (2.2.3). Ces dérives ont nourri des contestations internes croissantes et contribué à une détérioration de la perception populaire de la Chine (2.2.4). Au cœur de ces difficultés, la gouvernance apparaît comme le facteur déterminant. L'absence de planification rigoureuse et le déficit de coordination régionale (2.3.1), l'opacité des processus de gouvernance et la faiblesse des capacités techniques (2.3.2) ont empêché une appropriation bénéfique du projet. En outre, l'incapacité à ajuster les politiques face aux obstacles rencontrés souligne un manque d'adaptabilité institutionnelle profond (2.3.3). Ces limites compromettent non seulement la réussite du projet SGR, mais aussi la crédibilité des partenariats dans le cadre des NRS en Afrique.

Les résultats de notre analyse critique révèlent ainsi que la gouvernance n'est pas secondaire, elle est au contraire structurante – et c'est par elle que les ressources infrastructurelles africaines peuvent être exploitées et réappropriées dans un sens plus souverain et durable. Pour que de telles ressources contribuent effectivement aux objectifs de développement économique et social des pays africains, il est nécessaire d'adopter des pratiques de la gouvernance multiniveau. Il s'agit d'une gouvernance qui renvoie aux « rapports de coordination, de commande et de contrôle des responsabilités partagées entre différents paliers gouvernementaux » (Valade, 2013, p. 135)[13].

Ainsi, cette section s'inspire des principes de cette gouvernance et s'appuie sur une vision transversale qui la présente comme ressource immatérielle clé pour proposer une réponse aux défis soulevés dans cette étude de cas et pour réinventer les dynamiques de développement en Afrique. La gouvernance (3.1) et l'opérationnalisation (3.2) sont les deux axes autour desquels s'articulent nos recommandations.

3.1 Recommandations : vers une gouvernance multiniveau renforcée

Les failles de gouvernance identifiées par l'étude appellent des ajustements profonds. Quatre axes prioritaires sont recommandés : renforcement des capacités institutionnelles et techniques (3.1.1) ; évaluation rigoureuse et restructuration économique (3.1.2) ; coordination et dialogue multiacteurs (3.1.3) ; et transparence et redevabilité (3.1.4).

[13] Valade identifie cinq conditions clés pour assurer une gouvernance multiniveau dynamique, symétrique et interactive : 1. Favoriser le dialogue citoyen ; 2. Faciliter l'adaptation des programmes publics ; 3. Conserver un lieu de rencontre régions-centre ; 4. Favoriser le partenariat administratif et 5. S'entourer de personnes aptes à gérer dans la complexité.

3.1.1 Renforcement des capacités institutionnelles et techniques

La maîtrise des enjeux juridiques, financiers et techniques est essentielle pour équilibrer les rapports de force dans les négociations contractuelles. Il est donc déterminant de renforcer les compétences des administrations nationales et locales en matière de négociation, de gestion de projet, d'analyse des risques et de suivi budgétaire. Cela inclut la capacité à exiger des clauses de contenu local[14] : main-d'œuvre locale, sous-traitance, transferts de compétences et à évaluer rigoureusement les conditions de remboursement. La diversification des sources de financement, au-delà des prêteurs bilatéraux, permet également de réduire la vulnérabilité financière et garantir des conditions plus équitables.

3.1.2 Évaluation rigoureuse et restructuration économique

Toute initiative infrastructurelle nécessite d'être précédée et accompagnée d'évaluations indépendantes, intégrant des critères économiques, sociaux et environnementaux. L'absence de tels mécanismes dans le cas des NRS au port de Mombasa a contribué à une mauvaise anticipation des impacts (surendettement, déséquilibres locaux, rejet social). Des audits réguliers, des indicateurs de performance clairs et une transparence accrue permettraient de corriger les dérives en cours. Dans cette optique, une révision du modèle économique du SGR est urgente, notamment en matière de connectivité régionale, de tarification et de diversification des usages, afin d'assurer sa viabilité à long terme.

3.1.3 Coordination et dialogue multiacteurs

La réussite d'un projet de cette envergure dépend d'une gouvernance collaborative et inclusive. Il est nécessaire d'institutionnaliser la participation des parties prenantes - transporteurs, collectivités, société civile, autorités régionales, etc. - à toutes les étapes du projet. Cette approche renforce l'appropriation locale, réduit les tensions sociales et améliore la qualité des décisions. Par ailleurs, une meilleure articulation entre les stratégies nationales et les cadres régionaux permet d'éviter les duplications, d'optimiser les ressources et de garantir une cohérence stratégique. Une gouvernance régionale concertée peut alors constituer un levier pour rééquilibrer les relations avec les partenaires extérieurs. Enfin, des mécanismes d'atténuation des impacts - soutien aux travailleurs affectés, reconversion, mesures alternatives de développement local – sont partie intégrante de la planification.

3.1.4 Transparence et redevabilité

L'opacité qui a entouré les accords du projet SGR a nourri la défiance populaire et terni l'image des Nouvelles routes de la soie au Kenya et en Afrique. Il faut une gouvernance fondée sur la transparence contractuelle, la communication proactive et la reddition de comptes pour restaurer la confiance. De plus, des cadres solides de responsabilité sociale et environnementale effectivement appliqués aux entreprises étrangères opérant en Afrique, comme celles chinoises, sont indispensables pour assurer la protection des droits fondamentaux et le respect des normes internationales. Enfin, le dialogue constructif entre la Chine et ses partenaires africains est un levier essentiel pour corriger les déséquilibres, prévenir les conflits et bâtir des partenariats durables.

[14] Concernant le contenu local, voir Projet de Code panafricain des investissements (UA, 2016, art. 17) et Vision du Régime Minier de l'Afrique (UA, 2009)

3.2 Opérationnalisation : vers une mise en œuvre cohérente et stratégique

Pour que les recommandations formulées précédemment aient un impact concret, elles doivent être intégrées à un processus opérationnel rigoureux. La réussite d'une telle transformation repose sur une approche structurée, coordonnée et inclusive, articulée autour de quatre leviers clés : élaboration d'un plan d'action et allocation ciblée des ressources (3.2.1) ; mobilisation des acteurs clés et renforcement des alliances (3.2.2) ; mise en œuvre progressive et évaluation continue (3.2.3) ; transparence et communication stratégique (3.2.4).

3.2.1 Élaboration d'un plan d'action et allocation ciblée des ressources

La première étape consiste à traduire les orientations stratégiques en un plan d'action clair, assorti d'objectifs mesurables, de responsabilités précises, de calendriers réalistes et de budgets définis. Ce plan doit intégrer les moyens humains, financiers et techniques nécessaires à sa mise en œuvre, tout en anticipant les besoins en renforcement de capacités.

3.2.2 Mobilisation des acteurs clés et renforcement des alliances

L'identification proactive des parties prenantes – autorités nationales et locales, opérateurs du port, partenaires bilatéraux comme la Chine, entreprises privées, société civile, etc. – est cruciale pour garantir une appropriation collective des processus. Leur engagement doit être structuré autour de mécanismes de concertation, de coordination et de reddition de comptes, pour éviter les silos décisionnels et renforcer la légitimité de l'action publique.

3.2.3 Mise en œuvre progressive et évaluation continue

L'efficacité des actions requiert que l'opérationnalisation suive une logique de priorisation, en commençant par les interventions à fort impact ou répondant aux urgences identifiées. Un système de suivi-évaluation rigoureux, fondé sur des indicateurs de performance clairs et des audits réguliers permet d'identifier les domaines qui nécessitent des ajustements en temps réel et d'assurer une utilisation efficiente des ressources.

3.2.4 Transparence et communication stratégique

La réussite de la mise en œuvre repose enfin sur une communication transparente, régulière et adaptée aux différentes parties prenantes. Informer, consulter et associer les acteurs concernés permet de renforcer la confiance, d'améliorer la compréhension des enjeux et de consolider la gouvernance participative du projet.

Conclusion

Par les moyens qu'il mobilise et les impacts qui en découlent, comme il ressort des lignes précédentes, le projet chinois des Nouvelles routes de la Soie se présente comme l'une des initiatives géoéconomiques les plus importantes du siècle (Albagli, 2020 ; T. Niambi, 2023). Il représente une extension de l'influence économique et géopolitique de la Chine dans le monde et en Afrique en particulier. Du côté kenyan, l'importance du projet peut être vue dans le fait qu'il est le plus grand projet d'infrastructure du pays depuis son indépendance (Basu et Janiec, 2021 ; Zajontz et al., 2023), tout en impliquant l'un des plus importants des ports d'Afrique. Mais les difficultés à concilier différents intérêts locaux, nationaux, sous-régionaux et internationaux ont compromis la viabilité et les promesses de développement économique du projet.

L'analyse effectuée dans le cadre de cette étude de cas a ainsi proposé une lecture critique de la mise en valeur des infrastructures africaines dans un contexte mondialisé, en mettant en lumière le rôle déterminant de la gouvernance. Loin d'être un simple levier technique, celle-ci apparaît comme un facteur structurant de succès ou d'échec, d'autonomisation ou de dépendance. L'intégration du port de Mombasa aux NRS illustre avec acuité les enjeux et défis contemporains auxquels les États africains sont confrontés en la matière. Derrière la promesse d'un développement porté par des financements massifs se dessine une réalité complexe, faite de défaillances structurelles, de dépendances financières et de tensions sociopolitiques et économiques internes. Il ressort d'ailleurs que les conséquences de l'intégration d'une infrastructure portuaire dans une stratégie de coopération internationale structurante de ce genre peuvent s'étendre au-delà des acteurs directement impliqués et avoir un impact sur les relations transfrontalières avec les pays voisins de la sous-région. Cela reflète bien le caractère géopolitique des Nouvelles routes de la soie, en particulier dans le cas du port de Mombasa qui est d'importance continentale.

Dans le cadre de ce projet, les motivations profondes de la Chine, puissance émergente, restent difficiles à cerner. Toutefois, un proverbe populaire résume bien l'approche chinoise : « Si vous voulez devenir riche, commencez par construire des routes. » La Chine construit des routes et des chemins de fer dans le monde entier (Astarita et Damiani, 2016). Aux pays africains, donc, de faire de ces routes des leviers d'autonomisation, et non des vecteurs d'assujettissement, indépendamment des agendas chinois. Il convient d'ailleurs de déconstruire l'idée selon laquelle la Chine investit dans les infrastructures en Afrique. Elle n'« investit » pas dans les infrastructures africaines au sens du droit des investissements, elle propose des financements liés, à travers des prêts conditionnés à l'exécution des projets par ses propres entreprises.

La trajectoire du port de Mombasa illustre les limites de ce modèle de partenariat asymétrique, où les États africains, dotés de faibles capacités institutionnelles, peinent à tirer pleinement parti de projets pourtant stratégiques. Mais ces limites ne sont pas une fatalité. L'étude montre qu'en renforçant les capacités locales et en inscrivant les projets dans une gouvernance multiniveau renforcée, il est possible de transformer les ressources infrastructurelles, telles que le port de Mombasa, en de véritables leviers de développement économique et social, d'intégration régionale et mondiale, et de résilience économique. À ce titre, la gouvernance elle-même doit être envisagée comme une ressource immatérielle de premier plan, au même titre que le capital financier ou les actifs physiques. Réinventer l'Afrique, comme le propose ce numéro thématique, ne passe donc pas uniquement par la possession ou la construction de ressources matérielles, mais par la capacité à en contrôler les usages, à en orienter les effets et à les ancrer dans les priorités locales et nationales.

Sur ces mots, cette étude de cas invite à prolonger l'analyse à d'autres infrastructures clés du continent, où se rejoue ce même rapport entre ambitions extérieures et aspirations locales. Elle appelle à une vigilance critique sur les modalités d'insertion de l'Afrique dans la mondialisation, tout en soulignant les marges de manœuvre possibles pour une réappropriation stratégique et institutionnelle de son avenir.

Références bibliographiques

Africa Finance Corporation. (2024). *State of Africa's infrastructure report 2024: The infrastructure imperative: Igniting Africa's industrial renaissance*. https://www.africafc.org/our-impact/our-publications/state-of-africas-infrastructure-report-2024

Africa Defense Forum. (2024, 12 mars). *Le chemin de fer du Kenya ne satisfait pas du tout aux attentes et provoque une hausse de l'endettement*. https://adf-magazine.com/fr/2024/03/le-chemin-de-fer-du-kenya-ne-satisfait-pas-du-tout-aux-attentes-et-provoque-une-hausse-de-lendettement/

Africanews. (2024, 13 août). *Ports : Rivalité entre Dar es-Salaam et Mombasa*. https://fr.africanews.com/2022/05/29/ports-rivalite-entre-dar-es-salaam-et-mombasa-business-africa//

Agénor, P.-R. (2006). *A theory of infrastructure-led development*, *83*, Centre for Growth and Business Cycle Research, University of Manchester. https://hummedia.manchester.ac.uk/schools/soss/cgbcr/discussionpapers/dpcgbcr83.pdf

Agénor, P.-R. et Moreno-Dodson, B., (2006). *Public infrastructure and growth: New channels and policy implications*, *4064*, World Bank. https://doi.org/10.1596/1813-9450-4064

Akyeampong, E. et Fofack, H. (2019). Special issue on 'Africa and China: Emerging patterns of engagement'. *Economic History of Developing Regions, 34*(3), 251-258. https://doi.org/10.1080/20780389.2019.1684691

Albagli, C. (2020). Les routes de la soie ne mènent pas où l'on croit… Éditions L'Harmattan.

Amusan, T. (2019). China and Saharan Africa economic relations: A neo-mercantilist perspective. *African Renaissance, 16*(Special Issue 2), 145-163. https://doi.org/10.31920/2516-5305/2019/sin2a8

Apostolopoulou, E. (2021). Tracing the links between infrastructure-led development, urban transformation, and inequality in China's Belt and Road Initiative. *Antipode, 53*(3), 831-858. https://doi.org/10.1111/anti.12699

Aschauer, D. A. (1990). Why is infrastructure important? Dans A. H. Munnell (dir.), *Is there a shortfall in public capital investment?* (Conference Series no 34, p. 21-50). Federal Reserve Bank of Boston. https://www.bostonfed.org/-/media/Documents/conference/34/conf34b.pdf

Astarita, C. et Damiani, I. (2016). Géopolitique de la nouvelle route de la soie. *Géoéconomie, 79*(2), 57-94. https://doi.org/10.3917/geoec.079.0057

Aurégan, X. (2022). Les contributions de la Chine au financement et à la réalisation des infrastructures en Afrique. *Mondes en développement, 197*(1), 99-120. https://doi.org/10.3917/med.197.0103

Autorité portuaire du Kenya. (s. d.). *Ports et terminaux : Le port de Mombasa*. https://www.kpa.co.ke/SitePages/PortofMombasa.aspx

Banks, B. (2013, 16 décembre). Addressing Africa's Infrastructure Deficit. *How we Made it in Africa*. https://www.howwemadeitinafrica.com/addressing-africas-infrastructure-deficit/33466/

Banque internationale pour la reconstruction et le développement. (2019). *Belt and road economics: Opportunities and risks of transport corridors*. Banque mondiale. https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1392-4

Barney, J. B. (1991). Firm resources and sustained competitive advantage. *Journal of Management, 17*(1), 99-120. https://doi.org/10.1177/014920639101700108

Basu, P. et Janiec, M. (2021). Kenya's regional ambitions or China's Belt-and-Road? News media representations of the Mombasa-Nairobi Standard Gauge Railway. *Singapore Journal of Tropical Geography, 42*(1), 45-64. https://doi.org/10.1111/sjtg.12350

BBC News Afrique. (2018, 5 novembre). *Reality Check : Is China Durdening Africa with Debt?* https://www.bbc.com/news/world-africa-45916060

Bhattacharya, A., Oppenheim, J. et Stern, N. (2015). *Driving sustainable development through better infrastructure: Key elements of a transformation program* (Global Economy & Development Working Paper no 91). Brookings Institution. https://www.brookings.edu/articles/driving-sustainable-development-through-better-infrastructure-key-elements-of-a-transformation-program/

Bisson, L. (2011). *La gouvernance partenariale un facteur déterminant du développement des collectivités rurales : une étude des modèles de gouvernance locale observés dans deux communautés en croissance et dans deux communautés en dévitalisation au Québec et dans le Canada atlantique* [thèse de doctorat, Université du Québec à Rimouski]. Sémaphore. https://semaphore.uqar.ca/id/eprint/659/

Blais, M. et Martineau, S. (2006). L'analyse inductive générale : description d'une démarche visant à donner un sens à des données brutes. *Recherches qualitatives, 26*(2), 1-18. https://www.recherche-qualitative.qc.ca/documents/files/revue/edition_reguliere/numero26(2)/blais_et_martineau_final2.pdf

Blumenfeld, M., Wemakor, W., Azzouz, L. et Roberts, C. (2019). Developing a new technical strategy for rail infrastructure in low-income countries in sub-Saharan Africa and South Asia. *Sustainability, 11*(16), article 4319. https://doi.org/10.3390/su11164319

Bräutigam, D. (2019). A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy': The rise of a meme. *Area Development and Policy, 5*(1), 1-14. https://doi.org/10.1080/23792949.2019.1689828

Bräutigam, D. (2022a, 16 mai). *Mombasa Port: How Kenya's Auditor-General Misread China's Standard Gauge Railway Contracts*. The Conversation. http://theconversation.com/mombasa-port-how-kenyas-auditor-general-misread-chinas-standard-gauge-railway-contracts-182610

Bräutigam, D. (2022b, 18 mai). Mombasa Port Takeover? Misreading the China-Kenya Standard Gauge Railway Contracts. *CPEC Wire*. https://cpecwire.com/connectivity/belt-road-bri/china-takes-over-port-of-mombasa-kenya-sgr/

Bräutigam, D., Bhalaki, V., Deron, L. et Wang, Y. (2022). How Africa borrows from China: and why Mombasa port is not collateral for Kenya's standard gauge railway. *SAIS-China-Africa Research Initiative*. ttp://www.sais-cari.org/s/PB62-Brautigam-Bhalaki-Deron-Wang-How-Africa-Borrows-From-China-V2.pdf

Bräutigam, D., Diao, X., McMillan, M. S. et Silver, J. (2019). *Chinese investment in Africa: How much do we know?* (PEDL Synthesis Series no 2). Centre for Economic Policy Research. https://grp.cepr.org/publications/pedl-synthesis-papers/chinese-investment-africa-how-much-do-we-know

Campbell, B. et Prémont, M.-C. (2016). *Mutations de la règlementation multi-niveaux et du rôle des acteurs dans la mise en œuvre des ressources minières et de l'énergie renouvelable : La quête pour l'acceptabilité sociale et la maximisation des retombées - Mondialisation, institutions et nouvelle diplomatie commerciale*. Centre interdisciplinaire de recherche en développement international et société de l'Université du Québec à Montréal. https://ceim.uqam.ca/db/spip.php?page=article-mindc&id_article=10372

Carmody, P., Taylor, I. et Zajontz, T. (2022). China's spatial fix and 'debt diplomacy' in Africa: Constraining belt or road to economic transformation? *Canadian Journal of African Studies / Revue canadienne des études africaines, 56*(1), 57-77. https://doi.org/10.1080/00083968.2020.1868014

Chaponnière, J.-R. (2014). L'empreinte chinoise en Afrique. *Revue d'économie financière, 116*(4), 195-212. https://doi.org/10.3917/ecofi.116.0195

CLG. (2019, 6 août). Ports d'Afrique orientale I : le match Mombasa (Kenya)/Dar es Salam (Tanzanie) ? *Amnistiegenerale*. https://amnistiegenerale.wordpress.com/2019/08/06/ports-dafrique-orientale-le-match-mombasa-kenya-dar-es-salam-tanzanie-ou-celui-entre-lamu-et-bagamoyo/

Commission nationale du développement et de la réforme. (2015, 28 mars). *Vision et actions pour la construction conjointe de la ceinture économique de la Route de la Soie et de la Route de la Soie maritime du 21e siècle*. Ministère des Affaires étrangères et ministère de Commerce de la République populaire de Chine, avec autorisation du Conseil d'État. https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328_705553.html

Copinschi, P., Locatelli, C., Hafner, M., Danino-Perraud, R. et Carcanague, S. (2019, octobre). *La Belt and Road Initiative et la stratégie de sécurisation des approvisionnements énergétiques chinois en Afrique* (Rapport no 1). Institut de relations internationales et stratégiques. https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2019/12/OBS-2018-02-Rapport-1-Final.pdf

Courmont, B. (2016). Quand la Chine investit dans les infrastructures. *Géoéconomie, 81*(4), 159–175. https://doi.org/10.3917/geoec.081.0159

Courmont, B., Lasserre, F. et Mottet, É. (2023). Les nouvelles routes de la soie, dix ans après. *Futuribles, 453*(2), 63–75. https://doi.org/10.3917/futur.453.0063

Courmont, B., Mottet, E. et Lasserre, F. (2020, 12 janvier). *Chine. Le déploiement des projets d'infrastructures de l'« Initiative Belt and Road ». Une stratégie opportuniste ?* Diploweb.com. https://www.diploweb.com/Chine-Le-deploiement-des-projets-d-infrastructures-de-l-Initiative-Belt-and-Road-Une-strategie.html

Courrier international. (2018, 28 décembre). *Kenya. Pour se rembourser, la Chine pourrait s'emparer du port de Mombasa*. https://www.courrierinternational.com/article/kenya-pour-se-rembourser-la-chine-pourrait-semparer-du-port-de-mombasa

Dankwah, K. O. (2024). *African Constructions of China: Insights from Ghana and Kenya*. Routledge.

Debt Justice. (2022, 11 juillet). *African Governments Owe Three Times More Debt to Western Creditors Than to China*. https://debtjustice.org.uk/press-release/african-governments-owe-three-times-more-debt-to-private-lenders-than-china

Dehai-News (2019, 30 juillet). *EastAfricaMonitor.com: Kenya's Unfinished Railway & the Danger of Over-Reliance on China*. http://dehai.org/dehai/basic/331016

Dumez, H. (2009). La théorie des méta-organisations. *Annales des Mines – Gérer et comprendre, 95*(1), 77-78. https://doi.org/10.3917/geco.095.0077

Dupoux, P., Ivers, L., Dannouni, A., Sqalli, Z. et Ngambeket, G. (2019, 26 mars). *How online marketplaces can power employment in Africa*. Boston Consulting Group. https://www.bcg.com/publications/2019/how-online-marketplaces-can-power-employment-africa

Ferguène, A. (2013). *Économie territoriale et développement local : Concepts et expériences*. Éditions Campus ouvert.

Gambino, E. (2020). La participation chinoise dans le développement des infrastructures de transport au Kenya : Une transformation des géométries du pouvoir ? (M. Périer, trad.). *Critique internationale, 89*(4), 95–114. https://doi.org/10.3917/crii.089.0098

Gaudet, S. et Robert, D. (2018). *L'aventure de la recherche qualitative : du questionnement à la rédaction scientifique*. Presses de l'Université d'Ottawa. https://doi.org/10.2307/j.ctv19x4dr

Gazibo, M. et Mbabia, O. (2010). La politique africaine de la Chine montante à l'ère de la nouvelle ruée vers l'Afrique. *Études internationales, 41*(4), 521–546. https://doi.org/10.7202/045561ar

Githaiga, N. M. et Bing, W. (2019). Belt and Road Initiative in Africa: The impact of Standard Gauge Railway in Kenya. *China Report, 55*(3), 219–240. https://doi.org/10.1177/0009445519853697

Gombault, A. (2005). La méthode des cas. Dans P. Roussel et F. Wacheux (dir.), *Management des ressources humaines : méthodes de recherche en sciences humaines et sociales* (p. 31-64). De Boeck Supérieur. https://doi.org/10.3917/dbu.rouss.2005.01

Gopaldas, R. (2023, 28 mars). *The growing pains of e-commerce business in Africa*. NTU-SBF Centre for African Studies. https://www.ntu.edu.sg/cas/news-events/news/detail/the-growing-pains-of-e-commerce-business-in-africa

Gouvernement du Canada. (2018, mai). *Repenser la sécurité : la Chine à l'ère de la rivalité stratégique : points saillants d'un atelier de liaison-recherche* (publication no 2018-05-02). https://www.canada.ca/content/dam/csis-scrs/documents/publications/Liaison-recherche-SCRS-Rapport-de-la-Chine-mai-2018-fr.pdf

Gouvernement chinois. (2015, 5 décembre). *China's second Africa policy paper*. China Daily. https://www.chinadaily.com.cn/world/XiattendsParisclimateconference/2015-12/05/content_22632874.htm

Grenier, C., Godard, C. et Ehlinger, S. (2025). Chapitre 10. Validité et fiabilité de la recherche. Dans R.-A. Thiétart, F. Allard-Poesi, J. Angot, P. Baumard et A. Blanc (dir.), *Méthodes de recherche en management* (5e éd., p. 290–327). Dunod. https://doi.org/10.3917/dunod.thiet.2025.01.0290

Grimm, S., Fues, T. et Laufer, D. (2006). *China's Africa policy: Opportunity and challenge for European development cooperation* (Briefing Paper 4/2006). German Development Institute. https://www.idos-research.de/en/briefing-paper/article/chinas-africa-policy-opportunity-and-challenge-for-european-development-cooperation/

Gumuchian, H. et Pecqueur, B. (dir.). (2007). *La ressource territoriale*. Economica.

Hoyle, B. S. (2011). *Seaports and development: The experience of Kenya and Tanzania*. Routledge.

Hugon, P. (2008). La Chine en Afrique, néocolonialisme ou opportunités pour le développement? *Revue internationale et stratégique, 72*(4), 219–230. https://doi.org/10.3917/ris.072.0219

Hurley, J., Morris, S. et Portelance, P. (2018, mars). *Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective* (CGD Policy Paper no 121). Center for Global Development. https://www.cgdev.org/publication/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-a-policy-perspective

Infhotepe. (2016). *Les transports en Afrique : enjeux et perspectives*. https://old.infhotep.com/wp-content/uploads/Edition2016-Les-transports-en-Afrique-Enjeux-et-perspectives.pdf

Information Office of the State Council of the People's Republic of China. (2013, août). *China-Africa economic and trade cooperation (2013)*. https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2014/08/23/content_281474982986536.htm

Information Office of the State Council of the People's Republic of China. (2021, novembre). *China and Africa in the new era: A partnership of equals*. https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202111/26/content_WS61a07968c6d0df57f98e5990.html

Izvorski, I., Coulibaly, S. et Doumbia, D. (2018). *Reinvigorating growth in resource-rich Sub-Saharan Africa*. World Bank. https://doi.org/10.1596/30399

Jonker, K. et Robinson, B. (2018). *China's impact on the African Renaissance: The baobab grows*. Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-981-13-0179-7

Kenya National Bureau of Statistics. (2019). *Leading economic indicators: May 2019*. https://www.knbs.or.ke/wp-content/uploads/2023/07/Kenya-Leading-Economic-Indicators-May-2019.pdf

Kenya National Bureau of Statistics et ICF. (2023, janvier). *Kenya Demographic and Health Survey 2022: Key indicators report*. https://www.dhsprogram.com/pubs/pdf/PR143/PR143.pdf

Kitimo, A. (2020, 5 juillet). As Kenya SGR Cargo Volumes Increase Trucker Jobs Reduce. *The East African*. https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/as-kenya-sgr-cargo-volumes-increase-trucker-jobs-reduce-1434776

Kitimo, A. (2021, 23 février). Hauliers Hit with New Mombasa Port Licence. *The East African*. https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/hauliers-hit-with-new-mombasa-port-licence-3301150

Kunaka, C., Abate, M. A., Lonla, T. B. et Molla, K. H. (2025). *Transport connectivity for food security in Africa: Strengthening supply chains*. World Bank. https://doi.org/10.1596/978-1-4648-2231-5

L'Express (2022, 7 janvier). *La Chine ne piège pas l'Afrique dans la dette, affirme son ministre des Affaires étrangères*. https://www.lexpress.fr/monde/la-chine-ne-piege-pas-l-afrique-dans-la-dette-affirme-son-ministre-des-affaires-etrangeres_2165637.html

Lamarque, H. et Nugent, P. (dir.). (2022). *Transport corridors in Africa*. James Currey. https://doi.org/10.2307/j.ctv2x4kp3n

Lasserre, F. et Mottet, É. (2019). L'initiative Belt and Road, un outil géopolitique chinois? Dans É. Boulanger, É. Mottet et M. Rioux (dir.), *Mondialisation et connectivité : Les enjeux du commerce, de l'investissement et du travail au XXIe siècle* (p. 237-246). Presses de l'Université du Québec. https://doi.org/10.2307/j.ctvq4bz8j.19

Limão, N. et Venables, A. J. (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. *The World Bank Economic Review, 15*(3), 451-479. https://doi.org/10.1093/wber/15.3.451

Magrin, G., Dubresson, A. et Ninot, O. (2018). *Atlas de l'Afrique : Un continent émergent?* (2e éd.). Autrement.

Ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine. (2020, 11 janvier). *Wang Yi: Mombasa–Nairobi railway can be a new symbol of China–Africa friendship*. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/gjhdq_665435/2913_665441/3014_664044/3016_664048/202406/t20240611_11416754.html

Moradi, A., Jedwab, R. et Kerby, E. (2017). How colonial railroads defined Africa's economic geography. Dans S. Michalopoulos et E. Papaioannou (dir.), *The long economic and political shadow of history: Volume 2, Africa & Asia* (p. 88-99). CEPR Press. https://cepr.org/chapters/how-colonial-railroads-defined-africas-economic-geography

Mutethya, E. (2018, 29 décembre). Kenya, China Dismiss Claims on Mombasa Port « Takeover ». *Chinadaily.com.cn*. https://www.chinadaily.com.cn/a/201812/29/WS5c2766b2a310d91214051c20.html

News24. (2022, 19 avril). *Kenya Will not Lose Mombasa Port to the Chinese, Think Tank Report Says*. https://www.news24.com/news24/africa/news/kenya-will-not-lose-mombasa-port-to-the-chinese-think-tank-report-says-20220419

Ngueyap, R. (2021, 17 mars). Le Kenya dément les allégations sur une possible saisie du port de Mombasa par la Chine pour défaut de paiement de dette. *Agence Ecofin*. https://www.agenceecofin.com/transports/1703-86266-le-kenya-dement-les-allegations-sur-une-possible-saisie-du-port-de-mombasa-par-la-chine-pour-defaut-de-paiement-de-dette

Nicoletti, L., Sirenko, M. et Verma, T. (2023). Disadvantaged communities have lower access to urban infrastructure. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science, 50*(3), 831-849. https://doi.org/10.1177/23998083221131044

Olander, E. (2019, 19 novembre). Protesting Truck Drivers in Nairobi Link Government's Order to Transport All Cargo on SGR With "China Colonization". *The China-Global South Project*. https://chinaglobalsouth.com/2019/11/19/protesting-truck-drivers-in-nairobi-link-governments-order-to-transport-all-cargo-on-sgr-with-china-colonization/

Olander, E. (2022a, 12 mai). Alors que les confinements en Chine impactent le port de Mombasa, le port de Namibie s'agrandit pour accueillir davantage de cargo de la RDC. *Projet Afrique Chine*. https://projetafriquechine.com/2022/05/12/alors-que-les-confinements-en-chine-impactent-le-port-de-mombasa-le-port-de-namibie-sagrandit-pour-accueillir-davantage-de-cargo-de-la-rdc/

Olander, E. (2022b, 6 novembre). Le Kenya de nouveau inquiet pour le port de Mombasa. *Projet Afrique Chine*. https://projetafriquechine.com/2022/11/07/le-kenya-de-nouveau-inquiet-pour-le-port-de-mombasa/

Omondi, D. et Guguyu, O. (2019, 13 janvier). One year later, SGR struggles to accumulate cargo capacity. *The Standard*. https://www.standardmedia.co.ke/business/article/2001309291/one-year-later-sgr-struggles-to-accumulate-cargo-capacity

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2020). *Transport Bridging Divides* (1ère éd.). OECD Publishing.

Orinde, H. (2022, 6 janvier). La Chine ne piège pas l'Afrique dans la dette, affirme son représentant. *La Presse*. https://www.lapresse.ca/international/afrique/2022-01-06/la-chine-ne-piege-pas-l-afrique-dans-la-dette-affirme-son-representant.php

Ramdoo, I. (2019, novembre). L'Afrique des ressources naturelles. *International Institute for Sustainable Development*. https://www.iisd.org/system/files/publications/afrique-ressources-naturelles-vangaurdia-fr.pdf

Reuters. (2014, 3 octobre.). *Les Kenyans protestant contre le blocage de l'emploi sur l'autoroute du port de Mombasa*. https://www.reuters.com/article/idUSL6N0RY1NQ/

Revue de la population mondiale. (2024). *Mombasa Population 2024*. https://worldpopulationreview.com/world-cities/mombasa-population

Roy, S. (2021). Étude de cas. Dans I. Bourgeois (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données* (7e éd., p. 187-208). Presses de l'Université du Québec.

Royer, I. et Zarlowski, P. (2025). Échantillon(s) : choix des individus et des cas. Dans R.-A. Thiétart (dir.), *Méthodes de recherche en management* (5e éd., p. 224-254). Dunod.

Ryan, G. et Bernard, H. (2003). Techniques to identify themes. *Field Methods, 15*(1), 85-109. https://doi.org/10.1177/1525822X02239569

Savage, R. (2022, 11 juillet). Factbox: How Much does Africa owe China? *Reuters*. https://www.reuters.com/world/africa/african-states-private-debts-three-times-that-owed-china-2022-07-11/

Segal, A. (2022). Une guerre froide fluide : les États-Unis, la Chine et la concurrence autour de la technologie numérique. *Hérodote, 184-185*(1-2), 271-284. https://doi.org/10.3917/her.184.0271

Sellers, J. M. (2013). Trois modèles de gouvernance multiniveau au-delà du clivage État-société. *Télescope, 19*(1), 62-84. https://doi.org/10.7202/1017152ar

Smith, S. N. (2021). China's "major country diplomacy": Legitimation and foreign policy change. *Foreign Policy Analysis, 17*(2), article orab002. https://doi.org/10.1093/fpa/orab002

T. Niambi, N. (2023). La mondialisation aux couleurs chinoises en Afrique : les Nouvelles Routes de la Soie. *Histoire et analyses des relations internationales et stratégiques (HARIS), 10*, 106-122. https://revue-haris.org/wp-content/uploads/journal/published_paper/volume-10/issue-1/4XK1ZfWO.pdf

The China-Global South Project. (2022, 28 avril). *The Port of Mombasa Was Never at Risk of Being Seized by China* [Enregistrement vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=q4sKIa9awC4

The Economist. (2015, 11 juillet). *A glimpse of Africa's future*. https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2015/07/11/a-glimpse-of-africas-future

The Maritime Executive. (2022, 19 avril). Report: Port of Mombasa is not collateral for Kenya's Chinese loans. https://maritime-executive.com/article/report-port-of-mombasa-is-not-collateral-for-kenya-s-chinese-loans

The Star. (2022, 22 août). *China won't seize Mombasa Port over SGR loan – Chinese official*. https://www.the-star.co.ke/counties/coast/2022-08-22-china-wont-seize-mombasa-port-over-sgr-loan--chinese-official/

TradeMark Africa. (2023). *Mombasa port*. https://www.trademarkafrica.com/physical-infrastructure/mombasa-port/

Union africaine. (2016). Projet de Code panafricain des investissements. https://au.int/sites/default/files/documents/32844-doc-projet_code_panafricain_dinvestissements_decembre_2016.pdf

Union africaine. (2009). Vision du régime minier de l'Afrique. https://au.int/sites/default/files/documents/30995-doc-africaminingvisionfrench.pdf

Valade, M. (2013). La gouvernance partagée en devenir au Québec : les conditions d'une relation partenariale et dynamique État-régions. *Télescope, 19*(1), 135-155. https://doi.org/10.7202/1017155ar

Vines, A., Butler C. et Jie Y. (2022). *The response to debt distress in Africa and the role of China: Exploring solutions to African debt distress through multilateral cooperation*. Chatham House. https://doi.org/10.55317/9781784135201

Were, A. (2018). *Debt trap? Chinese loans and Africa's development options* (Policy Insights no 66). South African Institute of International Affairs. https://saiia.org.za/wp-content/uploads/2018/09/Policy-Insights-66.pdf

Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods* (6e éd.). SAGE Publications.

Zajontz, T. et Taylor, I. (2021). Capitalism and Africa's (infra)structural dependency: A story of spatial fixes and accumulation by dispossession. Dans E. O. Oritsejafor et A. D. Cooper (dir.), *Africa and the global system of capital accumulation* (p. 190-213). Routledge. https://doi.org/10.4324/9781003017486-11

Zajontz, T., Carmody, P. R., Bagwandeen, M. et Leysens, A. (dir.). (2023). *Africa's railway renaissance: The role and impact of China*. Routledge. https://doi.org/10.4324/9781003208594