

**Faculté des sciences économiques,
sociales, politiques et de communication**

Investissements stratégiques dans les infrastructures de transport en Afrique : comparaison entre le Global Gateway et la Belt and Road Initiative au Sénégal

Auteur : Mathis Van Doren

Promotrice : Anne-Sophie Gijs

Lecteur : Emmanuel Klimis

Année académique 2025-2026

Master 120 en études européennes

Mémoire de synthèse

Je déclare sur l'honneur que ce mémoire a été écrit de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (idées, phrases, graphes, cartes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

Je déclare avoir pris connaissance et adhérer au Code de déontologie pour les étudiant.e.s en matière d'emprunts, de citations et d'exploitation de sources diverses et savoir que le plagiat constitue une faute grave.

Remerciements

Tout d'abord, je tiens à remercier ma promotrice, Anne-Sophie Gijs, pour la qualité de son encadrement. J'ai particulièrement apprécié sa bienveillance, sa disponibilité ainsi que ses conseils avisés et ses retours constructifs tout au long de la rédaction de ce mémoire.

Je souhaite également remercier les fonctionnaires européens qui ont pris le temps de m'accorder des entretiens dans le cadre de mon travail. Ces échanges ont permis d'apporter des éclairages précieux sur la stratégie Global Gateway ainsi que sur les relations entre l'Union européenne et le Sénégal.

Enfin, je tiens à remercier ma famille et mes proches pour leur soutien. Mes remerciements vont tout particulièrement à mes parents pour leur soutien sans faille tout au long de mes études et pour avoir toujours cru en moi.

1 Table des matières

1	Introduction.....	5
1.1	État de l’art.....	6
1.2	Problématique et question de recherche	9
1.3	Méthodologie.....	10
1.4	Cadre théorique	12
1.4.1	Définition des infrastructures de transport	12
1.4.2	Les infrastructures de transport comme moteur du développement économique.....	12
1.4.3	Les infrastructures de transport comme instrument de pouvoir en Afrique et au Sénégal : perspective historique.....	15
2	Carte d’identité politique, socio-économique et commerciale du Sénégal	16
2.1	Contexte politique et gouvernance démocratique	16
2.2	Economie nationale	20
2.3	Commerce extérieur	22
2.4	Poids économique de l’UE et de la Chine pour le Sénégal.....	23
2.4.1	Union européenne.....	23
2.4.2	Chine	23
2.5	Identification des besoins du Sénégal en termes d’infrastructures de transports	24
2.5.1	Plan Sénégal Emergent (PSE)	24
2.5.2	Les besoins en infrastructures de transport au Sénégal au-delà des politiques officielles	29
3	Relations entre l’Union européenne et le Sénégal.....	31
3.1	Introduction	31
3.1.1	Histoire et évolution de la coopération au développement UE-Afrique	31
3.1.2	Historique des relations entre l’Union européenne et le Sénégal.....	34
3.1.3	La politique de développement : une compétence partagée.....	35
3.2	Mécanismes de financement de la politique de coopération au développement européenne	35
3.2.1	La conditionnalité de l’aide européenne	35
3.2.2	Les instruments traditionnels : subventions, prêts, appui budgétaire	36
3.2.3	L’émergence des instruments de mixage (blending)	38
3.3	Contexte pré-Global Gateway : les instruments européens de financement entre 2013 et 2021	40
3.3.1	Fonds européen de développement (FED)	40
3.3.2	Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures (2007)	41
3.3.3	Plan d’investissement extérieur (2017)	41

3.4	Le renouvellement de la politique de coopération de l'Union européenne depuis 2021 : l'IVDCI et le Global Gateway.....	43
3.4.1	L' IVDCI.....	43
3.4.2	Le Global Gateway	44
3.5	Le Global Gateway au Sénégal	49
3.5.1	Le Document de Stratégie Conjointe UE - Sénégal 2018-2023 (révisé pour 2021-2023)	49
3.5.2	Les « flagship projects » du Global Gateway au Sénégal.....	50
3.5.3	Études de cas : deux projets Global Gateway au Sénégal.....	51
4	Relations entre la Chine et le Sénégal	57
4.1	Introduction	57
4.1.1	Histoire et évolution de la coopération sino-africaine	57
4.1.2	Historique des relations entre la Chine et le Sénégal.....	59
4.1.3	Cadre de la coopération sino-sénégalaise	61
4.2	Mécanismes de financement chinois du développement des infrastructures	62
4.2.1	Caractéristiques du financement chinois du développement.....	62
4.2.2	Les principaux instruments chinois de financement des infrastructures.....	64
4.3	La stratégie chinoise d'investissement dans les infrastructures depuis 2013 : la Belt and Road Initiative.....	66
4.3.1	La Belt and Road Initiative : présentation et objectifs	66
4.3.2	La BRI : financement et mise en œuvre.....	68
4.3.3	La BRI face aux critiques	70
4.4	Les transformations récentes de la BRI.....	71
4.5	La BRI au Sénégal depuis 2021.....	74
4.5.1	Études de cas : deux projets BRI au Sénégal.....	74
5	Analyse comparative des stratégies d'investissement de l'Union européenne et de la Chine au Sénégal	80
5.1	Logiques d'intervention	80
5.2	Instruments financiers et modalités de financement	81
5.3	Analyse de l'évolution récente des deux modèles	83
5.3.1	Modèle européen	83
5.3.2	Modèle chinois	83
5.4	Le cas sénégalais et les dynamiques contemporaines du financement du développement.....	84
6	Conclusion	86
	Sources et Bibliographie.....	88
	Annexes	107

1 Introduction

Dans un contexte de rivalité croissante entre les grandes puissances afin de maximiser leur influence à l'échelle mondiale et développer leurs économies, l'Afrique représente un espace stratégique majeur. Parmi ces puissances figurent l'Union européenne et la République populaire de Chine (ci-après « la Chine »), qui y déploient différentes stratégies de financement du développement visant notamment à améliorer la connectivité mondiale. C'est dans ce cadre que la Chine a lancé, en 2013, la Belt and Road Initiative (BRI), un projet d'envergure mondiale incluant, entre autres, l'Afrique. Huit ans plus tard, l'Union européenne a décidé de réagir à cette initiative en lançant sa propre stratégie, le Global Gateway, qui possède lui aussi une portée mondiale et dans le cadre duquel des pays africains bénéficient d'investissements dans les infrastructures. Ces initiatives visent toutes deux le développement d'infrastructures de transport, en plus d'autres secteurs tels que l'énergie (Tagliapietra, 2024).

Bieling (2025), professeur d'économie politique à l'université de Tübingen, explique que ces stratégies témoignent d'un regain d'intérêt des grandes puissances pour les politiques d'infrastructures. Selon lui, cela s'explique par les transformations majeures qu'a connues le contexte mondial au cours des dernières années, incitant ces acteurs à investir davantage dans les infrastructures, qu'ils considèrent comme un moyen de contrôler les chaînes de valeur transnationales. Il ajoute que ces investissements sont principalement motivés par des considérations géopolitiques et géoéconomiques. Abels et Bieling (2024) expliquent également que ces stratégies visent à développer les réseaux d'infrastructures de transport car ce sont des éléments centraux du développement et de l'expansion économique de ces puissances.

Dans ce contexte de compétition croissante autour du financement des infrastructures et de la connectivité mondiale, le Sénégal apparaît comme un terrain d'observation particulièrement pertinent. En effet, ce pays d'Afrique de l'Ouest d'environ 18 millions d'habitants bénéficie à la fois d'investissements issus du Global Gateway et de la Belt and Road Initiative. Ces investissements s'inscrivaient entre 2014 et 2024 dans le cadre du Plan Sénégal Émergent (PSE), le programme du gouvernement sénégalais qui constituait le cadre de référence pour le développement du pays. Le PSE a ensuite été remplacé par la Vision Sénégal 2050 en 2024, introduite par le nouveau gouvernement (Asamaan, 2024 ; République du Sénégal, 2024).

Différents facteurs, tant économiques que politiques, expliquent pourquoi le Sénégal bénéficie de ces investissements. En effet, il s'agit d'un pays stable qui a une économie relativement performante par rapport à de nombreux États d'Afrique subsaharienne, ce qui favorise les aides de l'UE et de la Chine, qui y voient un partenaire stratégique. De plus, le Sénégal constitue une porte d'entrée de l'Afrique de

l'Ouest grâce à sa position géographique favorable (Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers, s. d.). Il a également été l'un des premiers pays d'Afrique de l'Ouest à signer un accord de coopération dans le cadre de la BRI, ce qui démontre l'intérêt de la Chine pour ce pays (Ministère des Finances et du Budget du Sénégal, s. d.). En plus des aspects économiques, le Sénégal est également un partenaire privilégié sur le plan politique. En effet, il se distingue par sa stabilité politique et démocratique, dans une région où plusieurs pays tels que le Niger et le Mali ont récemment connu des perturbations politiques et des coups d'États (Breteau et al., 2023 ; Entretien SEAE, 2026).

Dans la mesure où le Sénégal bénéficie d'investissements de la part de la Chine et de l'UE, deux puissances dont les modèles de développement ont connu des évolutions dans les dernières années, ce mémoire se penchera sur les stratégies utilisées par ces deux acteurs, ainsi que sur la manière dont ces stratégies et leurs évolutions se matérialisent au Sénégal après 2021, année de lancement du Global Gateway.

1.1 État de l'art

Le sujet de cette recherche s'inscrit dans un domaine partiellement exploré. Une littérature existe sur la Belt and Road Initiative et le Global Gateway, ainsi que, plus largement, sur les échanges commerciaux et les investissements infrastructurels de l'UE et de la Chine en Afrique. Différents travaux analysent ces dynamiques, certains se concentrant exclusivement sur la Belt and Road Initiative, d'autres sur le Global Gateway, ou encore sur les relations bilatérales Chine-Afrique et UE-Afrique, voire sur les interactions triangulaires entre ces trois acteurs. Des travaux comparatifs entre le Global Gateway et la BRI existent également. Cependant, une approche comparative centrée spécifiquement sur les investissements dans les infrastructures de transport au Sénégal est inédite.

Avant même l'annonce de la BRI en 2013, la présence chinoise en Afrique avait déjà été bien documentée dans des publications portant sur l'influence globale de la Chine en Afrique. Parmi les ouvrages ayant été publiés sur le sujet, on peut citer *La Chine et les grandes puissances en Afrique* de Tanguy Struye de Swielande (2010), dans lequel il analyse la montée en puissance de la Chine, ainsi que celle d'autres acteurs internationaux sur le continent africain. Bien qu'il ait été publié avant le lancement officiel de la BRI et du Global Gateway, cet ouvrage aborde déjà les dynamiques stratégiques entre la Chine, les grandes puissances et l'Afrique. Il traite notamment des investissements dans les infrastructures et des modalités contractuelles des accords passés avec la Chine.

Nous pouvons également citer *La Chine en Afrique : menace ou opportunité pour le développement ?* de Laurent Delcourt (2011), dans lequel l'auteur analyse les impacts de la présence chinoise sur le continent africain, soulevant des questions sur le caractère potentiellement menaçant ou bénéfique de cette présence pour le développement africain.

Par la suite, après l'annonce officielle de la BRI en 2013, d'autres ouvrages ont été publiés, dont *China's Aid to Africa: Does Friendship Really Matter?*, de Zhangxi Cheng et Ian Taylor (2017), qui porte sur les relations sino-africaines. Des ouvrages spécifiquement consacrés à la BRI ont également été publiés. Par exemple, un ouvrage notable, bien que centré sur l'espace eurasiatique, est celui publié par Duarte (2018). Celui-ci n'aborde pas directement l'Afrique, mais étudie les motivations chinoises derrière la BRI à travers le prisme de la « sécuritisation ». Tanguy Struye de Swielande et Kimberly Orinx ont publié en 2019 *La Chine et les nouvelles routes de la soie : une politique impériale ?* dans lequel ils analysent la BRI à travers les différentes régions concernées, en s'interrogeant sur la dimension impériale ou non de cette politique. En 2020 est paru *China's New Role in African Politics*, de Christof Hartmann et Nele Noesselt (2020). . En plus de ces ouvrages, de nombreux articles scientifiques ont également été écrits sur le sujet.

Plus récemment, en 2024, est paru *Chine, puissance africaine* de Xavier Aurégan, un ouvrage portant sur la géopolitique des relations sino-africaines. Dans la même année est également paru *l'Afrique et ses présences chinoises* de Xavier Aurégan et Thierry Pairault (2024), lesquels étudient à la fois la stratégie chinoise mais aussi la réception africaine des présences chinoises en Afrique.

En ce qui concerne les relations entre l'Union européenne et l'Afrique, elles ont fait l'objet de nombreuses publications au fil des années, abordant différentes thématiques telles que la coopération au développement et les accords de Lomé et de Cotonou, ou encore les débats post-coloniaux liés à la décolonisation et aux dynamiques d'influence entre les deux continents. Parmi ces publications, nous pouvons citer *The European Union and the Third World* de Martin Holland publié en 2002, qui s'intéresse aux relations entre l'UE et le continent africain au 21^{ème} siècle. En 2005, Bitsch et Bossuat ont quant à eux étudié le sujet d'un angle historique, en retraçant l'évolution des relations euro-africaines dans leur ouvrage *L'Europe unie et l'Afrique, De l'idée d'Eurafrique à la convention de Lomé 1*.

On peut également citer *Development Policy of the European Union* de Martin Holland et Mathew Doidge (2012), qui propose une analyse approfondie de la politique de développement européenne. L'année suivante, en 2013, Carbone publie *The European Union in Africa: Incoherent policies, asymmetrical partnership, declining relevance?*, qui se penche sur l'évolution des relations euro-africaines au 21^{ème} siècle. Dans son ouvrage intitulé *Neo-Colonialism and the Poverty of "Development" in Africa* (2018), Mark Langan analyse comment certaines interventions extérieures, en particulier européennes et chinoises, peuvent contribuer à la perpétuation de dynamiques de dépendance dans les relations de développement sur le continent africain. Un autre ouvrage portant sur les relations UE-Afrique est *The Routledge handbook of EU-Africa relations*, édité par Haastup, Mah et Duggan et

publié en 2021. Dimier et Stockwell (2021), eux, dans *The Business of Development in Post-Colonial Africa*, étudient la relation entre business et coopération au développement.

Quant à l'initiative Global Gateway, elle est plus récente, ce qui explique qu'elle ne bénéficie pas encore de monographie propre. Néanmoins, de nombreux articles, notamment publiés par des think tanks, et des chapitres d'ouvrages lui ont été dédiés depuis son annonce. Parmi eux, Tagliapietra (2022) a proposé une synthèse générale dans son article *The Global Gateway : an overview*, tandis que le Centre européen de gestion des politiques de développement (ECDPM) a publié plusieurs articles sur le sujet. Par exemple, en 2022, Teevan et al. ont publié *The Global Gateway: a recipe for eu geopolitical relevance?*.

En 2024, Bilal et Teevan ont publié *Global Gateway: Where now and where to next?*. Les ONG Counter Balance, Eurodad et Oxfam (2024) ont quant à elles publié un rapport mettant en avant plusieurs problématiques liées au Global Gateway. Selon ces organisations, la stratégie privilégierait les intérêts de l'UE, présenterait des risques en matière de droits humains et d'environnement, et son élaboration ainsi que sa mise en œuvre ne seraient ni démocratiques ni transparentes. Suite au Global Gateway Forum de 2025, plusieurs articles ont été publiés par le think tank ECDPM comme par exemple *Inside the Global Gateway Forum: Beyond investments and rhetoric* de Bilal (2025).

Cette recherche adoptant une approche comparative entre les investissements chinois et européens, il est intéressant de se pencher sur les publications déjà existantes à ce sujet. En 2016, Men et Barton ont contribué au sujet avec leur ouvrage *China and the EU in Africa : Partners or competitors?*, qui étudie les dynamiques de concurrence et de coopération entre la Chine et l'Union européenne en Afrique. Christine Hackenesch, quant à elle, a choisi de comparer les présences chinoises et européennes dans trois pays à régime autoritaire : l'Angola, l'Éthiopie et le Rwanda, dans *The EU and China in African Authoritarian Regimes*, publié en 2018.

Carrai (2024) a également publié un article comparatif, s'intitulant *Infrastructure Diplomacy in Africa: The EU's Global Gateway vs China's Belt and Road Initiative*. Toujours en 2024, Di Ciommo, Veron et Ashraf ont, par exemple, publié pour l'ECDPM un article intitulé *The EU and China in the Global South: Perspectives from African countries*. Ce document étudie la manière dont la présence de l'Union européenne et de la Chine est perçue dans trois pays africains : le Maroc, la République Démocratique du Congo et l'Afrique du Sud. Il analyse leur contribution respective aux agendas nationaux, notamment dans les domaines de la transition écologique et des matières premières critiques.

Pour ce qui est de la littérature consacrée au Sénégal, Diop (2002) a publié *Le Sénégal contemporain*, un ouvrage sur les évolutions économiques, sociales et politiques du Sénégal depuis son indépendance.

En ce qui concerne la littérature portant sur les relations du Sénégal avec l'UE et la Chine, elle couvre différentes thématiques, dont la migration, la pêche et la coopération au développement.

En ce qui concerne la pêche, en 2007 Sonko publie l'article *Accord de pêche UE/ Sénégal*, dans lequel il parle de l'accord de pêche datant de 1979 ayant été renouvelé de multiples fois. Ensuite, Guillotreau et al. (2011) ont publié *Que faut-il attendre des nouveaux accords de pêche UE-ACP ? L'exemple du Sénégal.*, dans lequel ils discutent de la réforme de la Politique commune des pêches et du cas du Sénégal. Pour ce qui est de la migration, parmi les travaux récents consacrés au Sénégal, on peut citer *La stratégie de gestion des migrations de l'Union européenne envers les pays africains analysée depuis le Sénégal et l'Afrique de l'Ouest* de Badara Ndiaye (2022). Un autre exemple est *Chinafrique : partenariat d'un genre nouveau ? L'exemple de la relation Chine-Sénégal* de Abdoul Hameth Ba et Djiby Diakhaté (2023).

Il existe peu de travaux traitant spécifiquement de coopération au développement ou d'investissements chinois ou européens au Sénégal, et encore moins d'études croisant les perspectives de la Chine et de l'Union européenne au Sénégal. Le Sénégal est néanmoins cité ou fait l'objet de différents articles traitant du Global Gateway ou de la Belt and Road initiative, ou plus largement des relations UE-Afrique et Chine-Afrique. Le pays est par exemple cité dans l'article *Silk Road to the Sahel: African Ambitions in China's Belt and Road Initiative* publié par Chen en 2018. Dans leur papier publié en 2022 *The Global Gateway and the EU as a digital actor in Africa*, Teevan et Domingo, discutent de la stratégie digitale du Sénégal.

En 2024 paraît *Competing with China in Africa: Strategic suggestions on the EU Global Gateway*, de Foretia et al., dans lequel le Sénégal est mentionné, ainsi que les projets principaux mis en place dans le pays sur la période 2023-2024. Dans la même année, Aurelio Insisa (2024) publie un papier sur les partenariats public-privé pour les projets d'infrastructure en Afrique, dans lequel il mentionne le port sénégalais de Ziguinchor et le projet du Dakar Bus Rapid Transit. En 2025 est par exemple paru l'ouvrage *China's Belt and Road Initiative in Africa*, dans lequel Okan Germiyanoglu traite dans le chapitre 18 de la BRI au Sénégal et analyse la signification de la politique d'émergence dans le code opérationnel de Macky Sall.

1.2 Problématique et question de recherche

Si des travaux portant sur les stratégies mises en place par ces puissances, ainsi que des analyses comparatives de celles-ci existent, il n'existe toutefois pas d'études comparant spécifiquement ces stratégies au Sénégal, qui est pourtant bénéficiaire à la fois du Global Gateway et de la Belt and Road Initiative. Or, comme souligné ci-avant, le Sénégal occupe une position stratégique dans la région et

constitue jusqu'à présent un modèle de stabilité politique et démocratique comparé à ses voisins, ce qui en fait un cas d'étude particulièrement pertinent pour analyser les dynamiques concurrentielles autour des investissements chinois et européens.

Étant donné les ambitions économiques poursuivies par ces puissances à travers leurs stratégies de connectivité, ainsi que la position géographique stratégique du Sénégal, traversé par d'importants corridors de transport et bénéficiant du rôle majeur du port de Dakar dans la région, il semble particulièrement pertinent de se pencher plus spécifiquement sur les investissements dans les infrastructures de transport. En outre, compte tenu des évolutions récentes des politiques chinoises et européennes de financement du développement, notamment en matière de modalités de financement et de priorités stratégiques, il apparaît pertinent de s'intéresser à la manière dont celles-ci se sont matérialisées au Sénégal.

Compte tenu de ces éléments, il est pertinent de se poser la question suivante :

Quelles stratégies et quels instruments l'Union européenne et la Chine ont-elles mobilisés pour investir dans les infrastructures de transport achevées ou en cours de construction au Sénégal depuis 2021, et dans quelle mesure ces investissements témoignent-ils de l'évolution récente de leurs modèles de financement du développement ?

Afin de répondre à cette question de recherche, plusieurs sous-questions guideront l'analyse :

- Quel rôle les infrastructures de transport jouent-elles dans le développement économique d'une région ou d'un pays ?
- Quelle est la situation politique, socio-économique et commerciale du Sénégal, et pourquoi le pays a-t-il besoin d'investissements extérieurs dans les infrastructures de transport ?
- Quels instruments et modalités de financement la Chine et l'UE mobilisent-elles dans leurs politiques de développement ?
- Quelles infrastructures de transport illustrent les stratégies d'investissement de la BRI et du Global Gateway au Sénégal après 2021 ?
- Quels sont les intérêts et objectifs poursuivis par la Chine et l'UE à travers leurs investissements ?

1.3 Méthodologie

Le cadre temporel de cette recherche s'étend de 2013, année du lancement de la BRI, à nos jours. Il permet ainsi d'étudier les dynamiques à l'œuvre depuis le lancement de la Belt and Road Initiative par la Chine jusqu'aux premières années de mise en œuvre du Global Gateway par l'Union européenne. Cette approche chronologique vise à analyser la mise en œuvre concrète ainsi que les évolutions des

stratégies chinoises et européennes depuis 2013. Elle permet également de revenir sur les mécanismes européens sous-jacents au Global Gateway et de comprendre en quoi celui-ci constitue, en partie, un reconditionnement d'instruments préexistants à son lancement.

Afin de répondre à la question de recherche, différents types de sources seront mobilisés dans ce travail, dont des sources officielles. La recherche s'appuiera notamment sur des sources émanant des institutions européennes, telles que les traités, les règlements ou encore les accords signés avec les États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP). En outre, les documents de programmation de l'aide européenne au Sénégal seront également exploités, tout comme les communications de la délégation de l'Union européenne au Sénégal. Du côté chinois, les sources officielles utilisées seront principalement des communications du ministère des Affaires étrangères, de l'ambassade de Chine au Sénégal ainsi que de l'Agence chinoise de coopération internationale pour le développement. Enfin, du côté sénégalais, cette recherche mobilisera également des documents officiels, dont le Plan Sénégal Émergent, ainsi que des communications de l'Agence publique des travaux et de gestion des routes (AGEROUTE).

Ce mémoire s'appuiera sur un corpus d'articles scientifiques et de monographies spécialisées. En complément, d'autres types de sources, tels que des publications de think tanks, d'ONG ainsi que des articles de presse seront également utilisés.

Ce travail s'appuie également sur plusieurs entretiens ayant été conduits avec différents fonctionnaires issus du Service européen pour l'action extérieure (SEAE), de la Direction générale des partenariats internationaux (DG INTPA) et de la Direction générale du commerce (DG TRADE). Ces entretiens apportent des éléments permettant de mieux comprendre l'initiative Global Gateway à travers le point de vue des fonctionnaires participant à sa mise en œuvre. Un entretien avec un diplomate sénégalais de l'ambassade du Sénégal à Bruxelles a également été envisagé, mais n'a finalement pas pu être conduit. Les retranscriptions des trois entretiens réalisés dans le cadre de cette recherche figurent en annexe.

Afin de permettre une analyse ciblée des investissements de l'UE et de la Chine dans les infrastructures de transport au Sénégal, cette recherche s'appuie sur quatre études de cas : deux projets financés par l'UE et deux projets financés par la Chine. Ces études de cas permettent d'illustrer concrètement la manière dont ces initiatives se matérialisent au Sénégal.

Les projets retenus sont tous financés dans le cadre du Global Gateway ou de la Belt and Road Initiative et ont été sélectionnés parce qu'ils étaient achevés ou en cours de construction après 2021, année du lancement du Global Gateway. Cela permet d'analyser dans quelle mesure ils témoignent des dynamiques récentes des stratégies des deux puissances.

Le travail sera structuré de la manière suivante : le chapitre d'introduction sera conclu par un cadre théorique remettant en perspective le lien entre les infrastructures de transport et le développement économique, ainsi que leur rôle dans l'histoire coloniale. Ensuite, une carte d'identité politique, socio-économique et commerciale du Sénégal sera dressée dans le chapitre deux. Le chapitre trois sera consacré aux relations entre l'UE et le Sénégal, avant d'aborder les relations entre la Chine et le Sénégal dans le chapitre quatre. Le chapitre cinq visera ensuite à comparer les deux approches et à répondre à la question de recherche. Enfin, le chapitre six sera consacré à la conclusion.

1.4 Cadre théorique

1.4.1 Définition des infrastructures de transport

Tout d'abord, il convient de définir le concept d'infrastructure. Celui-ci fait l'objet de plusieurs définitions. Ainsi, le dictionnaire Larousse (s. d.) définit l'infrastructure comme suit : « Ensemble des ouvrages constituant la fondation et l'implantation sur le sol d'une construction ou d'un ensemble d'installations (par exemple routes, voies ferrées, aéroports) ». De son côté, le site Géoconfluences (2023) propose cette définition : « Les infrastructures regroupent l'ensemble des voies de communication et de transport, matériels ou immatériels (routes, voies, canaux, câbles...), et des installations terminales telles que les aérogares, les ports, les gares. Elles organisent, structurent et irriguent l'espace. »

Dans la continuité de ces définitions générales, il apparaît nécessaire de préciser la notion d'infrastructures de transport. Le High Level Group¹ (HLG, 1999) les définit comme l'ensemble des réseaux physiques et organisationnels permettant les déplacements entre différents lieux. Cette définition a par la suite été reprise dans différents rapports, notamment relatifs aux coûts des infrastructures en Europe.

Au Sénégal, les infrastructures de transport sont généralement structurées en quatre grandes catégories dans les documents de programmation et de stratégie. Celles-ci comprennent le secteur routier (routes, autoroutes, pistes, ponts), le secteur aérien (aéroport de Dakar et aérodromes régionaux), le secteur maritime (ports), ainsi que le secteur ferroviaire, qui inclut notamment la construction et la modernisation des lignes de chemin de fer (République du Sénégal, 2014, 2023).

1.4.2 Les infrastructures de transport comme moteur du développement économique

De nombreux travaux ont été consacrés au lien entre les infrastructures, dont celles de transport, et la croissance économique. La relation entre le stock d'équipements publics, notamment les

¹ Le High Level Group (HLG) était un groupe d'experts mis en place par la Commission européenne à la suite du Livre vert de 1995 « Vers une tarification équitable et efficace dans les transports » (Nash, Sansom & Still, 2001).

infrastructures de transport, et la productivité a été théorisée pour la première fois par Aschauer (1989) dans son article *Is public expenditure productive?*. La publication d'Aschauer a ensuite provoqué une large production de littérature à ce sujet.

Dans leur livre *Is transport infrastructure effective ?*, Rietveld et Bruinsma (1998) abordent les éléments théoriques permettant de comprendre comment les infrastructures de transport peuvent contribuer à la croissance économique. Ils expliquent que les investissements dans ces infrastructures permettent de réduire les coûts de transport, notamment grâce à la diminution des distances à parcourir et à une amélioration de la vitesse de déplacement. Cela se traduit par une baisse des coûts de carburant, de capital et de main d'œuvre. Cette réduction des coûts favorise une augmentation de la productivité des entreprises, ce qui se traduit par une amélioration de la valeur ajoutée, et in fine, par une hausse du PIB dans le pays ou la région concernée (Rietveld et Bruinsma, 1998).

Selon ces auteurs, l'amélioration des infrastructures de transport permet également de réduire les coûts liés à l'achat des intrants et à la distribution des produits, contribuant ainsi à une hausse de la productivité. Par ailleurs, leurs effets ne se limitent pas aux seuls coûts de transports, elles permettent aussi une réorganisation des systèmes logistiques. Ils soulignent en outre qu'une baisse des coûts de transport accroît les possibilités d'exploiter des économies d'échelle, ce qui renforce encore la productivité. Enfin, de meilleures infrastructures de transport permettent un meilleur fonctionnement des marchés (Rietveld et Bruinsma, 1998).

Cependant, Rietveld et Bruinsma (1998) soulignent qu'au-delà de ces éléments théoriques, la relation entre infrastructures de transport et production peut être trompeuse en raison d'un problème de causalité inverse. En effet, les régions riches investissent davantage car elles disposent de plus de ressources, ce qui crée une corrélation positive entre infrastructures et production sans pour autant établir un lien de causalité direct. De plus, les fonctions de production offrent une vision agrégée du rôle des infrastructures mais restent limitées, car elles n'intègrent pas les effets sur le bien-être des consommateurs et permettent difficilement d'évaluer ex ante des projets spécifiques (Rietveld et Bruinsma, 1998).

Plus récemment, Docherty et al. (2019), dans leur contribution à l'ouvrage *Transport matters*, soulignent que, bien que les analyses macroéconomiques établissent des liens entre le niveau d'investissement et la croissance, il reste difficile de trouver, dans l'économie réelle, des preuves démontrant que ces investissements améliorent effectivement la performance économique. Ils citent également Crafts (2009), qui indique que, si la théorie économique suggère que les investissements en infrastructures peuvent accroître la productivité, leurs effets sont généralement plus importants dans

les pays en développement caractérisés par un déficit d'infrastructures que dans les économies matures.

Afeikhena (2011), professeur d'économie au Nigéria disposant de plus de vingt ans d'expérience dans les politiques publiques en Afrique, où il a occupé des postes de haut niveau (AEC, s. d.), a étudié le lien entre les infrastructures, notamment de transport, avec la croissance économique et la réduction de la pauvreté en Afrique. L'auteur soulignait qu'au début des années 2010, malgré quelques avancées modestes en matière de développement des infrastructures, l'Afrique restait en retard par rapport aux autres régions en développement et que les infrastructures existantes en Afrique subsaharienne étaient insuffisantes au regard de ses besoins. Il ajoutait que la mauvaise maintenance et la faible qualité des infrastructures existantes entravaient la croissance économique et compromettaient les efforts visant à réduire la pauvreté, tout en décourageant les investissements potentiels (Afeikhena, 2011).

Dans le cadre de ce travail, il convient de définir le concept de « corridor de transport ». Dans un document de la Banque mondiale (2005), celui-ci est décrit comme un ensemble d'une ou plusieurs routes reliant des centres d'activités économiques, dont les extrémités constituent des portes d'entrée et de sortie pour les flux de marchandises circulant dans le corridor. La Banque mondiale précise qu'un corridor de transport international relie plusieurs pays voisins et peut notamment permettre à un pays enclavé d'accéder à la mer. Le document ajoute que la plupart des corridors de transport sont développés afin de soutenir la croissance économique régionale (Banque mondiale, 2005).

Grâce au port de Dakar, le Sénégal occupe une place importante au sein de plusieurs corridors de transports en Afrique de l'Ouest, mais également à l'échelle continentale. Parmi ceux-ci figurent notamment les corridors Abidjan-Dakar, Dakar-Bamako, Lagos-Dakar-Nouakchott, ou encore le corridor Dakar-Bamako-Ouagadougou-Niamey, permettant de relier le Niger au littoral atlantique via le Mali. À l'échelle continentale, le Sénégal fait également partie du corridor transafricain n°1 reliant Le Caire à Dakar (Groupe de la Banque africaine de développement, 2023).

Ces corridors revêtent une importance particulière pour des acteurs du développement tels que l'Union européenne et la Chine, qui investissent dans leur développement. Par exemple, à travers sa stratégie Global Gateway et son paquet d'investissement pour l'Afrique, l'Union européenne vise à développer les infrastructures de plusieurs corridors stratégiques, parmi lesquels figure notamment le corridor Praia-Dakar-Abidjan. L'Union européenne déclare concentrer ses investissements en matière de transport dans le cadre du Global Gateway sur ces douze corridors stratégiques (DG INTPA, 2023).

1.4.3 Les infrastructures de transport comme instrument de pouvoir en Afrique et au Sénégal : perspective historique

Au-delà des approches économiques théoriques, les infrastructures de transport ont joué un rôle important dans les contextes coloniaux. En effet, celles-ci étaient développées de manière à servir les intérêts économiques des puissances coloniales.

Don-Mello (2022), homme politique et universitaire ivoirien, expliquait dans une communication présentée lors d'un colloque qu'à la suite de la conférence de Berlin (1884-1885), l'exploitation des colonies nécessitait la mise en place d'infrastructures terrestres permettant de les relier aux métropoles. C'est pour cette raison que des ports ont été construits, et qu'ensuite des routes, des chemins de fer et des aéroports ont également été construits pour les atteindre. Selon lui, l'économie coloniale s'est ainsi structurée autour du développement d'infrastructures maritimes, fluviales, routières, ferroviaires, aéroportuaires, ainsi qu'énergétiques et téléphoniques. Il précise que chaque colonie était spécialisée dans un nombre restreint de matières premières, qui étaient extraites de la colonie puis transformées en métropole. Ensuite, il souligne que cette situation s'est maintenue après les indépendances politiques, prolongeant les formes de dépendance économique, scientifique, technique, financière et monétaire. Don-Mello considère qu'aujourd'hui, pour un État africain, il est plus aisé de commercer avec son ancienne puissance coloniale qu'avec ses voisins, en raison des structures infrastructurelles héritées de la colonisation (Don-Mello, 2022).

Dans son ouvrage *Idées reçues sur la colonisation*, l'historienne française Taraud (2018) aborde le rôle des infrastructures dans les territoires coloniaux français, notamment en Afrique occidentale française, dont le Sénégal faisait partie. Elle explique que dans ces territoires se développait une véritable « civilisation de la route et du rail », portée par des logiques d'exploitation économique au profit de la métropole, qui déterminaient l'organisation des infrastructures de transport dans les espaces colonisés. Elle ajoute qu'en Afrique, la France avantagait particulièrement le Maghreb en matière de développement des infrastructures par rapport à l'Afrique occidentale française (AOF) et à l'Afrique équatoriale française (AEF). Elle précise toutefois que la région de Dakar, en tant que zone côtière, constituait une exception, car elle était également avantagée (Taraud, 2018).

Dans un article consacré au rôle historique du port de Dakar, Castillo Hidalgo et Marnot (2014) expliquent que le Port de Dakar constituait la principale infrastructure de transport du domaine colonial français en Afrique de l'Ouest. Le port servait à la fois de port d'escale et d'axe commercial pour toute l'Afrique occidentale française, c'était un élément clé dans la liaison entre les ports métropolitains et les colonies ouest-africaines. Ils ajoutent qu'à l'époque, l'interaction entre le port, le chemin de fer, les compagnies coloniales et l'armée a joué un rôle central dans l'extension du système

Ces différents éléments montrent que les infrastructures de transport coloniales répondaient avant tout à des logiques économiques, notamment d'extraction des ressources, telles que l'arachide au Sénégal. Cette perspective permet d'interroger d'éventuelles dynamiques néocoloniales liées aux investissements étrangers actuels en infrastructures.

(Gassama, 2025). Sall a été élu président le 25 mars 2012 et a, selon le site de la Présidence du Sénégal (s. d.), initié différentes réformes ambitieuses pendant son premier mandat. Ces réformes portaient notamment sur l'agriculture, l'énergie et les infrastructures. Sall avait annoncé avoir pour but de moderniser le Sénégal et de rendre les conditions de vie des sénégalais meilleures. Suite à son premier mandat, il en a brigué un second et a été réélu en 2019 (Présidence du Sénégal, s. d.).

Le bilan des deux mandats de Macky Sall est souvent décrit comme mitigé. En effet, celui qui était surnommé « le bâtisseur » a initié la construction de nombreuses infrastructures, notamment dans le cadre de son Plan Sénégal Emergent (PSE). Toutefois, il lui est également reproché d'avoir contribué à l'augmentation de la dette publique sénégalaise. Parmi les infrastructures réalisées durant ses mandats figurent des universités, des axes routiers, des lignes ferroviaires, dont le Train Express Régional (TER) de Dakar, devenu le premier TER en Afrique de l'Ouest, ainsi que plusieurs hôpitaux. Cette politique d'investissements massifs a néanmoins fait l'objet de critiques. Par exemple, Khadim Bamba Diagne, enseignant-chercheur à l'université de Dakar, dénonce le fait que ces investissements à l'initiative de l'ancien président aient été concentrés sur des projets prestigieux et visibles, au détriment de secteurs jugés prioritaires par la population, tels que l'agriculture ou la pêche (Blanchard, 2024).

En ce qui concerne la pêche, les accords signés avec l'UE et la Chine auraient fait chuter le volume de poissons pêchés par les populations locales chaque année. Macky Sall aurait, selon Ismaïla Diack, promis de rendre le Sénégal autosuffisant en termes d'alimentation dès 2017, objectif qu'il n'a pas réussi à atteindre. De plus, à l'issue des mandats de Macky Sall, la pauvreté demeurerait persistante, et le pays a même reculé de douze places sur l'indice de développement humain (Blanchard, 2024).

Dans le cadre du PSE, le Sénégal a notamment vu l'installation de panneaux solaires, qui ont permis au pays de doubler sa puissance électrique en sept ans. Macky Sall a inauguré en 2022 une centrale solaire à Diass, qui a permis d'ajouter 23 MW d'énergie solaire au réseau national. L'objectif de ces investissements était de permettre au Sénégal d'atteindre l'objectif de 30 % d'énergie renouvelable dans son mix énergétique. Un autre projet phare du PSE a été la création de la nouvelle ville de Diamniadio, à proximité de l'aéroport Blaise Diagne et à 60 kilomètres de Dakar. L'objectif porté par cette ville est de devenir un pôle économique important et d'abriter l'industrie pharmaceutique sénégalaise (Kouwonou, 2024).

Parmi les promesses électorales de Macky Sall figurait également la promotion de l'équité territoriale. Dans ce cadre, il a mis en place trois programmes phares : le PUDC, le PUMA et Promovilles. Ceux-ci avaient notamment pour objectif d'éradiquer la pauvreté et de réduire les inégalités à travers l'électrification rurale, l'allègement des travaux des femmes, la modernisation des axes et territoires frontaliers, l'éclairage public, etc. Sous Macky Sall, le taux d'électrification rurale est passé de 27 % à 58

%. Dans le but de désenclaver les territoires intérieurs, 6673 kilomètres de pistes rurales ont été créées (Kouwounou, 2024).

Parmi les réussites de Macky Sall figure sa gestion de la crise du Covid. En effet, le Sénégal a été classé deuxième sur trente-six États dans un classement analysant la gestion de la pandémie par certains pays, classement réalisé par le magazine *Foreign policy*. Sur le plan international, ses apparitions et interventions ont été positivement perçues, notamment lorsqu'il a pris le leadership diplomatique et militaire de la CEDEAO lors de la crise postélectorale gambienne en 2017. Il s'est également montré comme un grand défenseur des intérêts africains sur la scène internationale, en militant notamment pour qu'un État africain devienne membre permanent du conseil de sécurité de l'ONU, mais aussi pour une représentation de l'Union Africaine au sein du G20 (Kouwounou, 2024).

Sur le plan démocratique et politique, son bilan est toutefois plus contrasté. En particulier durant son second mandat, son régime s'est endurci et il a porté atteinte à la démocratie sénégalaise. Parmi les événements allant en ce sens, nous pouvons citer les condamnations judiciaires de ses opposants politiques, notamment Ousmane Sonko ou Karim Wade. De plus, la liberté de la presse a été fragilisée, avec l'emprisonnement de journalistes critiques à l'égard du régime. Enfin, après avoir tenté de reporter les élections, l'ancien président a finalement décidé de ne pas se présenter à l'élection présidentielle de 2024, ce qui aurait été contraire à la nouvelle Constitution (Kouwounou, 2024).

Depuis le 2 avril 2024, Le Sénégal a un nouveau président : Bassirou Diomaye Faye, élu après une période préélectorale et des élections agitées. Ces élections mouvementées sont en réalité le signe que le pays est un bastion démocratique dans la région, puisqu'elles ont eu lieu malgré une tentative illégale de report initiée par l'ancien président Macky Sall. Celui-ci, durant son mandat, avait déjà eu recours à des pratiques antidémocratiques, notamment en faisant incarcérer 1062 prisonniers politiques, dont l'actuel président Faye (Gianesello & Tine, 2024).

Le nouveau président sénégalais revendique un « panafricanisme de gauche », une doctrine fondée sur la solidarité et l'unité des peuples africains, aujourd'hui remise au premier plan et susceptible d'influencer les relations entre le Sénégal et ses anciens pays colonisateurs (König, 2024). Comme le confirme Struye de Swielande (2010) dans *La Chine et les grandes puissances en Afrique* : *“ Il existe toujours du côté africain cette perception d'être dans une relation paternaliste Nord-Sud, et non pas dans un vrai partenariat d'égal à égal. Les gouvernements africains sont par conséquent de moins en moins à l'écoute de conseils venant de l'étranger en général, et de l'UE en particulier, y voyant une ingérence dans leurs affaires internes ”* (p. 127).

La tenue des élections a été rendue possible grâce au Conseil constitutionnel et à la mobilisation de la société civile. Le pays a également bénéficié du soutien de divers partenaires internationaux, tels que

l'Union européenne, la France, l'Allemagne et les États-Unis. Une mission diplomatique de la CEDEAO a été envoyée et l'Union africaine avait également exprimé ses inquiétudes (Gianesello & Tine, 2024).

Dans une région marquée par l'instabilité et les coups d'États, le Sénégal fait figure d'exemple malgré les décisions antidémocratiques de l'ancien président Macky Sall. Gianesello et Tine (2024) énoncent plusieurs leçons à retenir de cette expérience : les États ont besoin d'institutions et d'une société civile fortes et actives, le changement est possible sans avoir recours à des coups d'États et que la jeunesse peut jouer un rôle central pas seulement comme force contestataire mais aussi comme force de proposition.

Cela peut être illustré par les résultats du Sénégal dans l'indice Mo Ibrahim 2024, dans lequel il s'est classé à la 11^{ème} place sur les 54 pays africains. Cet indice analyse les performances de gouvernance des pays africains sur une période de 10 ans. Le Sénégal, avec un score de 60,2 sur 100 est mieux classé que ses pays limitrophes. Par exemple, le Mali se classe à la 37^{ème} place et la Mauritanie à la 41^{ème} place. Le pays limitrophe le moins bien classé est la Guinée-Bissau en 44^{ème} position. Entre 2014 et 2024, le score global du Sénégal est resté presque inchangé, autour de 60 sur 100. Sur dix ans, l'évolution affiche une baisse de 0,3 point, passant de 60,5 à 60,2. Cependant, des changements importants sont observables dans les scores des sous-catégories de l'indice. En effet, le score relatif à la « sécurité et à l'État de droit » a, par exemple, baissé de 5,3 points. Le score pour la catégorie « participation, droits et inclusion » a également reculé avec une diminution de 3,2 points. A l'inverse, les catégories en hausse sont « fondements des opportunités économiques » et « développement humain », avec respectivement une progression de 4,0 et 3,5 points sur la période (Fondation Mo Ibrahim, 2024).

Selon l'indice Freedom House, un autre indice de référence mesurant le taux d'accès des personnes aux droits politiques et aux libertés civiles, en 2025 le Sénégal était classé parmi les pays 'libres' avec un score de 69 sur 100. Le pays a amélioré son statut après les dernières élections, passant de 'partiellement libre' à 'libre', notamment grâce au rôle joué par le Conseil constitutionnel (Freedom House, s. d.-c). Le score du Sénégal a toutefois baissé au cours des dernières années, alors qu'il atteignait 78 sur 100 en 2017 (Freedom House. s. d.-a). Le score le plus faible obtenu pendant les dernières années était celui de 2024, avec 67 sur 100, ce qui s'explique par les événements liés aux élections dans le pays (Freedom House. s. d.-b).

A titre de comparaison, en 2025 les pays voisins étaient nettement moins bien classés, le Mali avait un score de 24 ("non libre"), la Guinée 30 ("non libre"), la Guinée-Bissau 41 ("partiellement libre") et la Mauritanie 39 ("partiellement libre"). Ces chiffres montrent une nouvelle fois que le Sénégal, malgré

qu'il soit loin d'être parfait, fait figure d'exemple dans la région en matière de respect des libertés et de démocratie (Freedom House, 2025).

Dans l'indice de corruption de Transparency International, le Sénégal obtient un score de 46 sur 100 en 2025, ce qui le place à la 65^{ième} place sur 180. Ce score le situe juste au-dessus de la moyenne globale. Là encore, le Sénégal fait meilleure figure que ses voisins en ce qui concerne la lutte contre la corruption, ce qui confirme sa position de confiance dans la région. En 2013, le score du pays était de 41, il pointait alors à la 77^{ième} place du classement. Le score du Sénégal a ensuite progressé jusqu'à atteindre 45 en 2016, niveau qu'il a maintenu jusqu'en 2020, avant de redescendre à 43 entre 2021 et 2023. En 2024, son score était à nouveau de 45 (Transparency International, s. d.).

Malgré l'image de stabilité démocratique souvent associée au Sénégal dans la région, cette représentation doit être nuancée au regard de certaines atteintes aux droits fondamentaux, notamment en ce qui concerne les droits des personnes LGBTQI+. En effet, bien que, selon Awondo et al. (2013), le Sénégal ait été jusqu'en 2008 considéré comme l'un des pays les plus tolérants d'Afrique à l'égard de l'homosexualité, la situation s'est dégradée par la suite. Les auteurs expliquent que différents événements survenus en 2008 et 2009 auraient déclenché une soudaine vague d'homophobie dans le pays, se traduisant notamment par une proposition portée à l'époque par de nombreux députés issus de différents partis visant à imposer des peines plus sévères à l'encontre de l'homosexualité (Awondo et al., 2013). Les évolutions récentes dans le pays traduisent un renforcement de cette hostilité envers les personnes LGBTQI+. En effet, une nouvelle loi durcissant davantage la législation a été adoptée par l'Assemblée nationale le 11 mars 2026, portant la peine prévue pour les relations homosexuelles d'un à cinq ans d'emprisonnement à cinq à dix ans. Cette décision a conduit à l'arrestation de plus d'une centaine de personnes depuis l'adoption de la loi, ainsi qu'à des actes de violence visant des personnes homosexuelles (Crétois, 2026 ; Tigané, 2026).

2.2 Economie nationale

Selon le Groupe de la Banque mondiale (s. d.), le PIB du Sénégal s'élevait à 32,81 milliards de dollars en 2024. En 2013, le PIB du pays était estimé à 18,92 milliards de dollars, ce qui témoigne de la croissance économique sénégalaise sur la période. En effet, le pays a connu une bonne croissance entre 2014 et 2019, avant de voir celle-ci ralentir à cause de crises successives (Covid-19, conflit russo-ukrainien) ainsi que de la situation politique interne. En 2024, la croissance prévue était de 4,5 %, bien en dessous des 8,3 % initialement projetés (Direction générale du Trésor, 2024).

A titre de comparaison, en 2024, le PIB de ses cinq pays limitrophes était inférieur à celui du Sénégal. Celui du Mali s'élevait à 26,79 milliards de dollars, celui de la Guinée à 25,01 milliards, celui de la

Mauritanie à 10,91 milliards, celui de la Gambie à 2,4 milliard et enfin celui de la Guinée-Bissau à 2,22 milliards de dollars (Groupe de la Banque mondiale, s. d.).

En ce qui concerne la dette publique, le Sénégal se trouve actuellement dans une situation difficile. Alors qu'elle était estimée à 50 % du PIB en 2014 par le Fonds monétaire international (FMI) (2014), elle s'est fortement dégradée et représentait, selon le FMI (2024), 132 % du PIB à la fin de l'année 2024. D'après Le Monde (2025), l'actuel gouvernement a accusé celui de Macky Sall d'avoir dissimulé les chiffres réels de la dette publique et du déficit budgétaire de l'État durant ses mandats, ce qui a été confirmé par le FMI, qui évoque « des déclarations erronées significatives des déficits budgétaires et de la dette publique sur la période 2019-2023 » (Le Monde, 2025). D'après le média RFI (2026), une conférence sur la crise de la dette a été organisée en mai 2026 à Dakar afin de discuter de l'avenir de la dette sénégalaise. Selon l'article de RFI, l'ensemble des économistes rassemblés à cette occasion aurait déclaré que la dette extérieure sénégalaise ne serait pas soutenable, poussant ainsi l'État à envisager différentes alternatives. Parmi celles-ci figurent notamment la restructuration de la dette en cas d'impossibilité de remboursement, option que Dakar rejette pour le moment, ainsi qu'une demande d'annulation partielle de la dette, certains acteurs considérant qu'une partie de celle-ci serait illégitime en raison de sa dissimulation par le gouvernement précédent (RFI, 2026).

Sur le plan régional, le Sénégal est la deuxième économie de la zone UEMOA, composée de huit pays d'Afrique de l'Ouest. Le pays fait face à plusieurs défis malgré ses atouts : un déficit commercial, une agriculture peu productive et une faible compétitivité économique. Pour améliorer sa situation économique, le gouvernement cherche à attirer des investissements privés pour soutenir la croissance du pays, mais également à moderniser son administration publique (Union européenne & Gouvernement du Sénégal, 2022). De 2014 à 2023, le Sénégal s'est appuyé sur le Plan Sénégal Émergent (PSE) pour orienter sa politique économique et sociale. Celui-ci a ensuite été remplacé par la Vision Sénégal 2050, lancée par le nouveau président Bassirou Diomaye Faye. C'est dans ce cadre qu'a été publiée la Stratégie nationale de développement 2025–2029 (Asamaan, 2024 ; République du Sénégal, 2024). Bien qu'il ne soit plus en vigueur, cette recherche s'appuiera sur le PSE, puisqu'il s'agissait du cadre de référence pour le Document de Stratégie Conjointe EU - Sénégal 2018-2023 (révisé pour 2021-2023) (Union européenne & Gouvernement du Sénégal, 2022).

Selon le rapport du Groupe de la Banque mondiale (2024b), les perspectives économiques sénégalaises sont positives, à condition que le gouvernement s'engage en faveur de la stabilité macroéconomique. Ces perspectives positives reposent notamment sur la mise en œuvre effective des réformes structurelles, la désescalade des tensions géopolitiques, la stabilité régionale, ainsi que sur l'amélioration des opportunités économiques et de l'inclusion sociale. Le gouvernement doit renforcer

ses réserves budgétaires, ce qui implique une stratégie axée sur l'augmentation des recettes fiscales et une meilleure gestion des dépenses publiques (Groupe de la Banque mondiale, 2024b).

Le secteur primaire sénégalais est dominé par le sous-secteur agricole. Ce sous-secteur principalement composé de petites exploitations familiales emploie une grande part de la population active selon le *Document de Stratégie Conjointe EU - Sénégal 2018-2023*, mais ne contribue qu'à 9,4 % du PIB national. Le secteur secondaire est lui dominé par les PME mais est jugé peu compétitif autant au niveau domestique qu'international. Le secteur tertiaire, quant à lui, représente le premier secteur en termes de création de richesse (Union européenne & Gouvernement du Sénégal, 2022). Selon l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (2024), 50 % des actifs travaillent dans le secteur tertiaire, et les sous-secteurs les plus importants sont le commerce, les services domestiques, le transport, l'enseignement et la santé.

Le Sénégal a récemment commencé à exploiter et à raffiner son propre pétrole, ce qui pourrait l'aider à renforcer son économie et à l'aider à atteindre la souveraineté énergétique (Badiane, 2025). Le pays dispose de réserves de gaz et de pétrole réparties sur plusieurs champs (GTA, Sangomar, Yakaar). C'est une opportunité de développement unique pour le Sénégal, qui pourrait aider à stimuler la croissance économique et faciliter les investissements dans les infrastructures. Ce business pourrait profiter également au secteur industriel, tertiaire et agricole. Cela va également aider le Sénégal à offrir une meilleure offre énergétique à ses habitants, le but étant d'offrir l'accès universel à l'énergie. Cependant, le Sénégal doit se montrer prudent face à cette nouvelle ressource et assurer une bonne gestion des revenus et une bonne redistribution des bénéfices, entre autres aux populations les plus vulnérables (Groupe de la Banque mondiale, 2024b).

2.3 Commerce extérieur

Le Sénégal est un pays qui enregistre un déficit commercial important depuis un certain nombre d'années. En effet, entre 2011 et 2019, son déficit commercial était en moyenne de 4,0 milliards de dollars. Celui-ci a vu une augmentation marquée à la fin de la précédente décennie, avec 4,9 milliards de dollars de déficit en 2018, son déficit a ensuite atteint 5,5 milliards en 2020 (Organisation mondiale du commerce, s. d.).

Le Sénégal a récemment amélioré sa balance commerciale. En 2023, par exemple, le pays a réduit sa facture d'importation par rapport à 2022. Les principaux pays d'importation du Sénégal sont la Chine, la France, la Russie, les Pays-Bas et l'Inde. Le pays importe principalement des produits alimentaires, du pétrole (brut et raffiné), du riz, des équipements et des véhicules (Groupe de la Banque mondiale, 2024b).

Du côté des exportations, celles-ci sont dominées par l'or, le zirconium, le ciment, le poisson congelé et les huiles de pétrole, qui représentent ensemble environ 60 % des exportations sénégalaises. Le pays exporte également de l'acide phosphorique, du titane et des arachides. Les principales destinations des exportations sénégalaises sont le Mali, la Suisse, l'Inde, la Chine et l'Australie (Groupe de la Banque mondiale, 2024b).

2.4 Poids économique de l'UE et de la Chine pour le Sénégal

2.4.1 Union européenne

Entre 2014 et 2024, une intensification des flux commerciaux entre l'Union Européenne et le Sénégal a pu être observée, avec un quasi-doublement de leurs valeurs. En 2014, le total des échanges atteignait 2,83 milliards d'euros, contre 4,48 milliards en 2024. Toutefois, une asymétrie persistante est à relever. En effet, l'Union Européenne conserve une balance commerciale positive sur l'ensemble de la période, avec un pic de solde positif de 4,1 milliards d'euros en 2022 (Commission européenne – DG TRADE, 2025).

En 2023, la balance commerciale entre l'UE et le Sénégal était également très déséquilibrée, avec 3,88 milliards d'euros d'exportations de l'UE vers le Sénégal, contre seulement 472 millions d'euros d'importations depuis le Sénégal. L'UE exporte principalement des produits industriels tels que des machines, des équipements et des produits chimiques, tandis qu'elle importe surtout des matières premières : produits halieutiques, agricoles, minéraux et combustibles (Commission européenne – DG TRADE, 2025).

2.4.2 Chine

Toujours en 2023, selon l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie sénégalaise, la balance commerciale sino-sénégalaise était aussi très défavorable au Sénégal. Les importations de produits chinois ont atteint environ 1,19 milliard d'euros, tandis que les exportations vers la Chine représentaient un peu moins de 200 millions d'euros. Le déficit commercial s'élève donc à près d'un milliard d'euros, ce qui confirme le caractère déséquilibré de la relation, à l'image de celle entretenue avec l'Union européenne. Le déficit commercial du Sénégal vis-à-vis de la Chine a fortement augmenté entre 2013 et 2023, puisqu'il est passé d'environ 339,5 millions d'euros en 2013 à 997,3 millions d'euros en 2023, soit une multiplication par près de trois. Sur la même période, les exportations sénégalaises ont également fortement augmenté, puisqu'elles ont été multipliées par dix, mais elles demeurent toutefois très inférieures aux importations (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, s. d.).

2.5 Identification des besoins du Sénégal en termes d'infrastructures de transports

Dans cette section, les besoins du Sénégal en infrastructures de transport sont analysés, d'une part à travers les orientations du gouvernement, exprimées dans le Plan Sénégal Emergent et les Plans d'Actions Prioritaires et, d'autre part, à partir de la littérature scientifique. Elle constitue une base d'analyse permettant d'analyser dans quelle mesure les projets analysés répondent ou non aux besoins identifiés.

2.5.1 Plan Sénégal Emergent (PSE)

Le Plan Sénégal Emergent (PSE), lancé en 2014 par le précédent gouvernement, couvrait initialement la période 2015-2035. Il a cependant pris fin à la suite de l'annonce, fin 2024, d'un nouveau plan de développement par le nouveau président Bassirou Diomaye Faye (Diallo & Bassène, 2024). Le PSE constituait le cadre de référence pour la politique économique et sociale du pays et il avait pour objectif de permettre au Sénégal « d'atteindre le statut d'économie de marché émergent à revenu intermédiaire d'ici à 2035 » (Forson, 2018 ; Union européenne & Gouvernement du Sénégal, 2022).

Dans le Plan Sénégal Emergent (PSE), le gouvernement avait défini trois axes stratégiques. Le premier axe était « transformation structurelle de l'économie et la croissance ». Cet axe consistait à stimuler l'investissement dans différents secteurs clés : l'agriculture, l'industrie, les infrastructures et les énergies renouvelables. L'objectif était de favoriser une croissance économique soutenue. Le deuxième axe visait à investir dans le développement du capital humain, la protection sociale et le développement durable. Le troisième axe visait à renforcer la gouvernance, la qualité des institutions et la stabilité du pays en promouvant la paix, la sécurité, l'État de droit et la protection des libertés (République du Sénégal, 2023).

Le PSE était mis en œuvre à travers des Plans d'Actions Prioritaires (PAP), ces plans quinquennaux étaient élaborés en cohérence avec les axes stratégiques du PSE. L'ancien gouvernement avait, en 2023, publié son troisième Plan d'Actions Prioritaires du PSE, qui couvrait la période 2024-2028. Ce troisième plan succédait au premier couvrant la période 2014-2018 (PAP1), et au deuxième couvrant la période 2019-2023 (PAP2), ce dernier ayant été ajusté en 2020 à travers le « Plan d'Actions Prioritaires ajusté et accéléré » (PAP2A), en réaction à la pandémie du COVID-19 (Bureau Opérationnel de Suivi du Plan Sénégal Émergent, s. d.).

Dans le PSE, publié en 2014, le gouvernement avait identifié différentes contraintes à l'essor du commerce. Parmi celles-ci figuraient notamment des perturbations dans l'approvisionnement du marché intérieur, ainsi que la faiblesse et le caractère peu diversifié de l'offre. S'agissant des contraintes liées aux infrastructures de transport, le gouvernement soulignait que les circuits de distribution étaient insuffisamment structurés, en plus de l'absence d'intégration entre les modes de transport

routier, ferroviaire, maritime, fluvial et aérien. Cette absence d'intégration, tant au niveau national qu'avec les réseaux des pays voisins, entravait l'accès aux marchés. Par ailleurs, le réseau routier était décrit comme inégalement réparti et dégradé. Le service de transport public urbain était jugé insuffisant, tandis que les infrastructures ferroviaires étaient considérées comme vétustes. Enfin, bien que le trafic aérien fût en croissance, il demeurait en deçà de son potentiel selon le gouvernement, la compagnie nationale étant par ailleurs perçue comme peu performante (République du Sénégal, 2014).

En ce qui concerne les ports sénégalais, le gouvernement constatait que les activités portuaires étaient principalement concentrées dans celui de Dakar, dont le développement était contraint par les congestions urbaines environnantes. De plus, il était à l'époque concurrencé par d'autres ports de la sous-région. Le niveau d'activité des ports secondaires était jugé faible, tandis que le transport fluviomaritime était limité par des obstacles à la navigabilité, tels que l'ensablement ou l'absence de drainage, en particulier sur le fleuve Sénégal.

Un autre problème soulevé par les autorités sénégalaises concernait l'enclavement des zones rurales, qui empêchait l'exploitation de leur potentiel en raison de leur faible connectivité au marché. Le manque d'infrastructures routières, ainsi que la rapidité de leur dégradation, constituaient des freins à une meilleure mobilité et à une sécurité accrue. Enfin, à l'instar des autres infrastructures de base, des inégalités d'accès persistaient entre les régions sénégalaises, contribuant à renforcer les disparités territoriales.

Le sous-secteur des transports était perçu comme porteur d'opportunités, notamment à travers les vastes travaux d'infrastructure engagés par les pouvoirs publics, tels que la construction et la réhabilitation de routes et de ponts, l'implantation de gares routières, ainsi que le développement de corridors vers le Mali et la Guinée. À cela s'ajoutaient les programmes de renouvellement et de modernisation du parc de transport urbain et interurbain.

Le PSE visait à faire du Sénégal un hub logistique industriel régional, dans le but d'en faire une porte d'entrée de l'Afrique de l'Ouest pour les corridors, mais également d'amorcer un processus d'industrialisation jugé indispensable pour rééquilibrer la balance commerciale sénégalaise. Dans cette logique, le gouvernement prévoyait la création de deux ou trois plateformes industrielles, accompagnées d'un système d'infrastructures. Parmi les projets d'infrastructures liés à ce projet de hub industriel intégré figuraient la réhabilitation de la ligne de chemin de fer Dakar-Bamako, la modernisation du port de Dakar afin d'augmenter sa capacité de transit de conteneurs, ainsi que la construction de plusieurs plateformes logistiques (transit, stockage) visant à fluidifier les flux de transport internes et régionaux.

Le gouvernement considérait le renforcement de la base logistique et des infrastructures comme l'un des fondements de l'émergence. Dans cette logique, il visait notamment à développer le réseau de routes et pistes rurales afin de désenclaver les différentes zones de production, à mettre en place un réseau intégré multimodal de transport (aérien, ferroviaire, routier, fluvial, maritime), ainsi qu'à renforcer les infrastructures d'intégration au marché sous-régional dans le but de rendre l'économie plus attractive et compétitive.

Afin de permettre le désenclavement interne et externe avant l'année 2017, le gouvernement sénégalais considérait nécessaire la réalisation d'infrastructures routières, maritimes, ferroviaires et aéroportuaires. Concernant les infrastructures routières, le désenclavement nécessitait, selon le gouvernement, le revêtement de 1170 km de routes, la création de 4000 km de pistes rurales, la construction d'au moins sept ponts et ouvrages d'art, ainsi que la construction et la modernisation de gares routières. S'agissant des infrastructures maritimes, cela passait par la réhabilitation des ports intérieurs ainsi que par la création de nouvelles infrastructures et plateformes portuaires. Au niveau des infrastructures ferroviaires, l'État espérait la réhabilitation de 573 kilomètres de ligne ferroviaire ainsi que la réalisation d'une nouvelle ligne. Enfin, en ce qui concerne le secteur aéroportuaire, la réhabilitation des aéroports régionaux était également perçue comme nécessaire (République du Sénégal, 2014).

L'ensemble de ces constats permet ainsi de conclure qu'il existait au Sénégal en 2014, au moment du lancement du PSE, un besoin significatif d'investissement dans les infrastructures, notamment dans le secteur des transports.

2.5.1.1 Plan d'actions prioritaires 1 (PAP1)

Le financement du Plan d'actions prioritaires 1 (PAP1), ainsi que des autres PAP, repose sur trois sources : l'État sénégalais, les Partenaires techniques et financiers (PTF) et le secteur privé (national et international). S'agissant du PAP1, une partie du financement était déjà acquise au moment de sa publication, correspondant aux projets et programmes en cours de mise en œuvre. Toutefois, une part du financement restait à mobiliser, constituant le besoin additionnel de financement ou « gap ». En ce qui concerne le gap de financement du volet public pour la période 2014-2018, celui-ci s'élevait à 2361 milliards de FCFA (environ 3,6 milliards d'euros). Au sein de ce gap, la catégorie de projets et de programmes représentant la part la plus importante concernait les infrastructures et services de transports, avec 26,3 %, soit 621 milliards de FCFA. Parmi les projets nécessitant des financements figuraient notamment la réhabilitation du chemin de fer Dakar-Tambacounda-Bamako, la réalisation de pistes rurales, ainsi que la construction de ponts (pont de Rosso, etc.). Dans le PAP1, l'axe stratégique « transformation structurelle de l'économie et la croissance », qui s'appuyait notamment sur les

infrastructures de transport, concentrait 66,3 % du financement du PAP. Les deux autres axes concentraient respectivement 26 et 7,5 % du financement (République du Sénégal, 2014).

Ce gap, ainsi que le poids prépondérant de l'axe stratégique 1, mettent en évidence l'ampleur des besoins de financement en matière d'infrastructure de transport, ainsi que le recours nécessaire à des financements extérieurs pour la mise en œuvre des projets.

2.5.1.2 Plan d'actions prioritaires 2 (PAP2)

Le Plan d'actions prioritaires 2 (PAP2) couvrait la période 2019-2023. L'importance des infrastructures de transports pour l'émergence du Sénégal y était à nouveau soulignée, notamment dans la section consacrée à l'analyse diagnostique du document, dans laquelle il est indiqué que l'insuffisance du réseau d'infrastructures de commerce et de transports constitue l'une des principales contraintes liées au développement des exportations. Par ailleurs, le secteur des transports était présenté par le gouvernement comme essentiel pour le développement économique et social du pays, en raison de sa contribution directe au PIB et de son soutien aux secteurs économiques du pays. Dans le PAP2, le gouvernement visait notamment à développer et entretenir les infrastructures routières et ferroviaires, mais également à développer et moderniser le système des transports. Il réaffirmait en outre l'objectif de mise en place d'un réseau intégré multimodal de transport (République du Sénégal, 2018).

Comme dans le PAP1, l'axe stratégique 1, « transformation structurelle de l'économie et la croissance », qui s'appuie notamment sur les infrastructures de transport, représentait la part la plus importante du financement, avec 60 %. Les autorités sénégalaises soulignaient également la prépondérance du secteur des infrastructures et services de transports (routiers, aériens, maritimes et ferroviaires), qui représentait 33 % du financement total. Parmi les projets mentionnés figuraient notamment l'autoroute Thiès-Touba, la rénovation des aéroports secondaires ainsi que le projet de Bus rapide transit (BRT) (République du Sénégal, 2018).

2.5.1.3 Plan d'actions prioritaires 2 ajusté et accéléré (PAP2A)

Publié en décembre 2020, le Plan d'actions prioritaires 2 ajusté et accéléré (PAP2A) visait à réviser les priorités du PAP2 afin de réduire les effets néfastes de la crise liée à la pandémie de la Covid-19 sur l'économie sénégalaise. Le PAP2A constituait ainsi une mise à jour destinée à adapter les priorités et à maintenir le pays sur la trajectoire de l'émergence (République du Sénégal, 2020).

Dans ce plan, l'axe stratégique 1 demeurait le plus important, concentrant 59 % du financement total. Le gouvernement soulignait également la prépondérance du secteur des infrastructures et services de transport routier, qui représentait 8,8 % du PAP2A, soit 1068,8 milliards de FCFA (environ 1,63 milliard

d'euros) sur la période 2021-2023. Parmi les projets de ce secteur figuraient notamment le Bus rapide transit (BRT) ainsi que la construction de l'autoroute Mbour-Fatick-Kaolack. S'agissant des infrastructures et services de transport aérien, le financement s'élevait à 117 milliards de FCFA et visait notamment à la rénovation des aéroports du Sénégal (République du Sénégal, 2020).

2.5.1.4 Plan d'actions prioritaires 3 (PAP3)

Le Plan d'actions prioritaires 3 (PAP3) a été le dernier PAP du PSE, puisque celui-ci a pris fin suite au changement de gouvernement en 2024. Le coût global de ce PAP était estimé à 27 182 milliards de FCFA (environ 41,44 milliards d'euros), réparti à 53,4 % pour le public et 46,6 % pour le secteur privé. Ce montant était réparti entre les trois axes, l'axe 1 de transformation structurelle de l'économie et de la croissance continuant à bénéficier de la plus grande part, avec 64,7 % des fonds. Il existait dans le cadre du PAP3 un gap de financement public de 3 192 milliards de FCFA, et le gouvernement comptait notamment sur la participation des partenaires au développement pour le combler.

Dans le PAP3, le gouvernement mentionnait explicitement le rôle des partenaires au développement, et il attendait de ces partenaires (en l'occurrence la Chine et l'Union européenne) qu'ils accompagnent les initiatives publiques en matière de développement. Leur rôle ne se limitait pas au financement car le Sénégal souhaitait qu'ils s'impliquent dans les processus de formulation des politiques publiques, autour desquelles leurs actions devaient s'articuler. Le PAP3 soulignait que le PSE faisait largement appel aux ressources extérieures et détaillait plusieurs conditions de coopération. Parmi elles : un renforcement de l'assistance technique, la responsabilité mutuelle, l'obligation de rendre compte, la confiance et la responsabilisation de l'expertise locale, l'élaboration d'un calendrier de mise à jour qui associe État et partenaires au développement, l'harmonisation des procédures des bailleurs de fonds. Une collaboration avec la société civile était également attendue, afin d'assurer la traçabilité des ressources et leur utilisation, la qualité des produits qui en étaient issus et leurs impacts sur les bénéficiaires (République du Sénégal, 2023).

En ce qui concerne le secteur des infrastructures et services de transports, le gouvernement sénégalais insistait à nouveau sur son importance, puisqu'il représentait 12,2 % du financement global. Parmi les projets phares du PAP figuraient notamment le programme de rénovation des aéroports secondaires et le projet de construction de l'autoroute Dakar-Tivaouane-St-Louis (République du Sénégal, 2023).

Dans le cadre de ce mémoire, le Plan Sénégal Emergent et ses différents Plan d'actions prioritaires occupent une place importante, dans la mesure où ils constituent un cadre de référence permettant d'évaluer dans quelle mesure les investissements européens et chinois s'alignaient, ou non, sur les priorités et objectifs de développement définis par le Sénégal pendant la période 2014-2024.

2.5.2 Les besoins en infrastructures de transport au Sénégal au-delà des politiques officielles

À la lecture du Plan Sénégal Emergent et de ses Plans d'actions prioritaires, il apparaît clairement que le Sénégal visait, et vise toujours, à développer son réseau d'infrastructures de transport afin de soutenir sa croissance économique et d'atteindre l'émergence. Au-delà de ces sources gouvernementales, l'importance et les besoins du Sénégal en matière d'infrastructures de transport ont également été mis en évidence dans d'autres travaux, qui permettent de sortir du cadre institutionnel sénégalais et d'apporter des éléments complémentaires.

En 2011, un rapport de Briceño-Garmendia et al. (2011) sur les infrastructures sénégalaises a été publié par la Banque mondiale. Dans celui-ci, les auteurs soulignaient que le pays disposait alors d'un réseau routier de niveau moyen, et qu'il faisait face à d'importants défis en matière d'infrastructures. Parmi ces défis, l'état général des corridors routiers devait notamment être amélioré afin d'accroître l'efficacité des flux de marchandises à destination et en provenance du Sénégal. Ils mettaient également en avant la nécessité d'une maintenance plus régulière du réseau routier. Enfin, le trafic ferroviaire et aéroportuaire était jugé comme devant être renforcé.

Selon Briceño-Garmendia et al. (2011), le Sénégal était en 2011 plus compétitif que la plupart des autres pays africains, notamment en raison de coûts d'importation et d'exportation plus faibles que ceux des autres pays côtiers de la région. Toutefois, des progrès importants restaient nécessaires pour atteindre le niveau moyen de compétitivité internationale des pays en développement. Le rapport souligne également l'importance du corridor Dakar-Bamako pour le Sénégal et la sous-région, celui-ci constituant un axe clé d'accès au marché international. Les auteurs indiquaient qu'afin de répondre à ses besoins les plus urgents en matière d'infrastructure et de combler l'écart avec les autres pays en développement, des investissements étaient nécessaires dans plusieurs domaines. Parmi ceux-ci figuraient les transports, aux côtés des technologies de l'information et de la communication (ICT) et de l'électricité (Briceño-Garmendia et al., 2011).

En 2014, un autre rapport apportant des informations clés sur l'état des infrastructures sénégalaises a été publié par la Banque africaine de développement (BAD). Dans celui-ci, les économistes Galibaka et Kangoye (2014) analysent l'état des infrastructures du pays ainsi que les effets de leur développement sur sa compétitivité. Selon les auteurs, le Sénégal avait réalisé des avancées importantes, notamment dans les sous-secteurs des infrastructures routières et portuaires, mais il faisait encore face à des défis significatifs. Parmi ceux-ci figuraient notamment l'entretien des routes et l'amélioration des conditions globales des corridors, qui restaient encore à optimiser. Par ailleurs, les auteurs estimaient que les infrastructures aéroportuaires devaient être renforcées.

S'agissant des infrastructures routières, les auteurs identifiaient plusieurs défis auxquels le Sénégal était confronté au cours de la décennie précédente. Parmi ceux-ci figuraient notamment la poursuite du désenclavement interne et externe du pays par le développement des corridors, la poursuite de la politique de maillage du territoire et d'ouverture sur les grands corridors, ainsi que la mobilisation de financements pour les infrastructures et l'entretien du réseau routier.

Au niveau ferroviaire, les défis identifiés concernaient la mise en place d'un nouveau cadre institutionnel pour la ligne Dakar-Bamako, l'extension et la réhabilitation de la ligne Dakar-Thiaroye-Rufisque-Bargny-Thies, ainsi que le lancement de la construction de la ligne Dakar-Tambacounda-Ziguinchor.

S'agissant du secteur portuaire, les auteurs relevaient la nécessité d'améliorer la compétitivité du port de Dakar et de développer les ports secondaires. Enfin, au niveau aéroportuaire, les défis à relever concernaient la mise en place d'infrastructures répondant aux standards internationaux à l'aéroport international Blaise Diagne, ainsi que la réhabilitation des aérodrômes régionaux (Galibaka & Kangoye, 2014).

Abdo (2016), professeur à l'université de Niamey, indique dans son article consacré au rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace économique ouest-africain que, malgré les importants financements apportés par la Banque africaine de développement dans les pays de la région afin de favoriser l'intégration, de nombreux États peinent à rassembler les ressources nécessaires à la construction ou la rénovation de leurs infrastructures de transport. Cette situation engendre une insuffisance des réseaux de transports, ce qui se traduit par une organisation de l'espace ouest-africain en sous-systèmes peu communicants en termes de flux, de prix et d'information. Abdo souligne que le déficit en infrastructures de transport freine la croissance à court terme et affaiblit les fondements de la construction future de l'espace ouest-africain (Abdo, 2016).

Enfin, Kebe et al. (2023) indiquent, dans leur article intitulé « Diagnostic, entraves et importance des corridors de transport routier dans le processus d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : le cas du Sénégal et ses pays voisins », que l'intégration régionale ouest-africaine est entravée par plusieurs facteurs, tels que les lourdeurs bureaucratiques et les taxations informelles, mais également par le déficit en infrastructures de transport et le manque d'adéquation du système de transport aux échanges interafricains. Les auteurs soulignent que le caractère insuffisant et dégradé des infrastructures ont de lourdes conséquences sur l'économie africaine. En effet, le retard dans le domaine des transports routiers engendre des coûts de transport très importants, et ils le sont encore plus pour les pays sans littoral. Les auteurs précisent que le prix élevé de transport que connaissent les

pays africains contribue à la lenteur de la croissance africaine en comparaison avec d'autres régions en développement.

Les auteurs mettent également en avant l'importance du Sénégal pour les échanges commerciaux ouest-africains, notamment à travers le corridor Dakar-Bamako, tout en soulignant que le réseau routier intérieur doit faire l'objet d'une modernisation et d'un renforcement (Kebe et al., 2023).

3 Relations entre l'Union européenne et le Sénégal

3.1 Introduction

Ce chapitre est consacré aux relations entre l'UE et le Sénégal dans le cadre du Global Gateway, et plus particulièrement aux investissements dans les infrastructures de transport. Dans un premier temps, la situation actuelle est replacée en perspective historique, et nous revenons brièvement sur l'évolution de la coopération au développement entre l'UE et l'Afrique, ainsi que sur les relations UE-Sénégal, pour en poser les bases historico-juridiques, des prémices du projet européen jusqu'à nos jours. Ensuite, un sous-chapitre est consacré aux mécanismes de financement de la politique de coopération au développement européenne, pour bien comprendre leur fonctionnement actuel. Dans une logique de recontextualisation à partir de 2013, une partie est ensuite dédiée aux différents instruments ayant financé cette coopération entre 2013 et 2021. Enfin, la dernière section porte sur l'Instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale (IVCDI) et le Global Gateway, avec une partie consacrée aux actions du Global Gateway au Sénégal, à travers deux études de cas de projets dans le domaine des infrastructures de transport.

3.1.1 Histoire et évolution de la coopération au développement UE-Afrique

Selon Langan (2018) les relations économiques et de développement entre l'UE et les pays africains remontent aux prémices du projet européen, à la création de la CEE en 1957. A l'époque, la France avait négocié des tarifs préférentiels dans le marché commun pour ses colonies et le Fonds européen de développement avait été créé pour financer la coopération avec ces territoires.

D'après Degryse (2024), la coopération au développement poursuivait initialement deux objectifs, la lutte contre les inégalités mondiales et la promotion du développement économique des pays du tiers-monde (Afrique, Asie, Amérique latine). L'auteur attire l'attention sur le fait que ces accords étaient certes destinés à soutenir le développement de ces pays, mais également à maintenir des relations économiques et commerciales avec ceux-ci. Ces accords ont évolué, passant de ceux de Yaoundé à ceux de Cotonou, puis plus récemment à ceux de Samoa, qui constituent aujourd'hui le principal cadre de la politique européenne de coopération au développement (Degryse, 2024).

Les origines des relations actuelles sont donc les deux conventions de Yaoundé, signées par les pays membres de la CEE à l'époque et dix-huit États africains francophones, les 'EAMA'. Ces premières conventions couvraient la période allant de 1963 à 1974 et ont été suivies par d'autres conventions. Les conventions de Lomé couvrirent la période de 1975 à 2000 et liaient des pays supplémentaires d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP). Ces accords ont été suivis par l'accord de Cotonou qui liait l'UE avec 79 pays ACP. La période couverte était 2000 à 2020 mais ils ont finalement été prolongés jusqu'en 2023, le temps de signer le nouvel accord pour lequel les négociations ont été difficiles. L'accord de Samoa a finalement succédé à l'accord de Cotonou et a été signé en 2023 (Degryse, 2024). Parallèlement à ces accords portant sur les relations politiques et les enjeux de développement, l'UE et les pays ACP se sont engagés, depuis l'accord de Cotonou, dans la négociation d'Accords de partenariat économiques régionaux (APE), visant à renforcer la libéralisation du commerce et l'intégration économique sous régionale, comme l'explique notamment Ramdoo (2014) dans une publication d'ECDPM.

Les difficultés à signer le nouvel accord de Samoa s'expliquent par plusieurs raisons. Tout d'abord l'UE comptait plus de membres qu'à la signature de l'accord précédent. Ce nombre plus conséquent cause une plus grande hétérogénéité et certains des nouveaux États membres n'ont pas de liens historiques avec les pays ACP. Aussi, certains pays africains se méfient des accords de partenariat économique et de libre-échange et craignent qu'ils aient des retombées négatives sur l'économie africaine (Degryse, 2024).

Aujourd'hui, les relations politiques entre l'UE et le Sénégal sont régies par l'accord de Samoa, datant de novembre 2023. Les priorités de cet accord sont : droits de l'homme, démocratie et gouvernance ; paix et sécurité ; développement humain et social ; durabilité environnementale et changement climatique ; croissance économique et développement durables et inclusifs ; Migration et mobilité (Vie publique, 2024).

Costa et Li (2025) ont catégorisé les changements apportés entre les accords de Cotonou et Lomé en quatre types distincts. Tout d'abord, il y a les objectifs qui n'ont pas été atteints et qui continuent à être poursuivis. Parmi ceux-ci figurent l'éradication de la pauvreté, ainsi que la coopération et l'intégration régionales (et continentales), ce qui renvoie à l'intégration économique mais également aux domaines de la stabilité, de la paix ou encore des politiques régionales de développement durable.

Ensuite, des modifications ont été apportées au sens de certains termes. Par exemple, l'importance des droits de l'homme, de la démocratie, de l'État de droit et de la bonne gouvernance a été progressivement renforcée. Dans l'accord de Samoa ces principes sont réaffirmés et mis en avant dans une approche centrée sur les personnes et fondée sur les droits (Costa & Li, 2025). Toutefois, comme

nous le verrons plus tard dans la section dédiée au principe de conditionnalité de l'UE, les intérêts européens tendent, dans les faits, à primer sur l'application stricte de ces principes (Del Biondo, 2011).

Certains changements concernent également des précisions quant au contenu des priorités. Par exemple, en matière d'environnement et de climat, un ton plus urgent est adopté, ce qui témoigne de la vulnérabilité accrue des États ACP face au changement climatique (Costa & Li, 2025).

Enfin, le dernier type de changements concerne l'apparition de nouvelles catégories ou l'évolution de certaines existantes. En effet, des thématiques comme la jeunesse, le genre, la migration, le changement climatique et le développement durable ont gagné en importance. Par ailleurs, d'autres catégories émergent, telles que le multilatéralisme, le capital humain, les personnes en situation de handicap, ainsi que les statistiques et les données personnelles (Costa & Li, 2025).

Costa et Li (2025) concluent, à la lumière de ces quatre types de changement que les transformations opérées en termes de structure et de contenu entre l'accord de Cotonou et celui de Samoa ne relèvent pas seulement de simples suppressions ou ajouts de clauses, mais constituent des changements importants. Les auteurs constatent une volonté de la part de l'UE et des États ACP de faire évoluer leur relation, passant d'une asymétrie vers davantage d'égalité. Cela se traduit par une évolution notable du vocabulaire entre Cotonou et Samoa. En effet, dans l'accord de Cotonou, des termes tels que « assistance technique », « aider », « bénéficiaire » ou encore « aide », ont laissé place, dans l'accord de Samoa à des formulations plus neutres comme « les parties », tandis que le pronom « ils » est utilisé pour désigner les deux côtés.

Ces changements correspondent généralement aux nouvelles visions et réalités politiques, tant du côté africain que du côté européen. Le contenu ajouté ainsi que les modifications apportées reposent sur une base solide, en s'appuyant notamment sur des stratégies de développement régionales ou internationales. De plus, les domaines prioritaires de l'accord de Samoa concernent des enjeux majeurs pour le continent africain, tels que la croissance économique durable, le développement, la migration ou la mobilité. Des enjeux plus globaux sont également abordés, comme le changement climatique (Costa & Li, 2025).

L'accord de Samoa offre un nouveau contexte pour la dialogue politique entre les différentes parties. Selon les auteurs, ce nouvel accord était nécessaire pour répondre à l'évolution de l'engagement politique et des discours, qui ont transformé la perspective de la coopération. D'après Costa et Li (2025), cet accord, plus politique qu'économique, était notamment nécessaire car il facilite et renforce les relations UE-ACP dans un contexte international changeant marqué par un affaiblissement du multilatéralisme. Par ailleurs, la majorité des États ACP ont besoin d'un cadre comme Samoa pour se faire entendre et exprimer leurs ambitions ou inquiétudes au niveau international (Costa & Li, 2025).

Selon le Conseil de l'Union européenne (2025b), la majorité des programmes de développement dans le cadre de l'accord de Samoa sont désormais financés via l'instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale - l'Europe dans le monde (IVCDI). Pour la période 2021-2027, l'enveloppe allouée à cet instrument s'élève à 79,5 milliards d'euros. Le Fonds européen de développement (FED), créé à l'époque de la CEE, n'existe quant à lui plus depuis 2021 (Conseil de l'Union européenne, 2025b).

3.1.2 Historique des relations entre l'Union européenne et le Sénégal

Pour ce qui est du Sénégal en particulier, le pays fut membre de la Fédération de l'Afrique occidentale française entre 1895 et 1958, avant de devenir une république au sein de la Communauté française en 1958. Le Sénégal a finalement obtenu son indépendance le 20 août 1960 (Perspective Monde, s. d.-a).

Jusqu'à cette date, il constituait une colonie française et bénéficiait, à ce titre, du régime d'association des pays et territoires d'outre-mer prévu par le traité de Rome de 1957. Ce régime d'association représente le premier cadre économique et politique structurant les relations entre la Communauté économique européenne, devenue l'Union européenne, et le Sénégal, alors même que ce dernier n'était pas encore indépendant (Communauté économique européenne, 1957, pp. 111-113, 213).

A partir de 1960, à l'image du Sénégal, plusieurs pays et territoires d'outre-mer (PTOM) accèdent à l'indépendance, ce qui soulève la question de la révision du régime d'association des PTOM. Dans ce contexte intervient la révision de la convention d'association prévue pour 1962, dont les négociations aboutissent à la signature de la convention de Yaoundé en 1963. Cette nouvelle convention associait dix-huit États africains et malgache, dont le Sénégal, pour une durée de cinq ans. Elle reprenait l'essentiel des acquis de la partie IV du traité de Rome (Huber, 2009).

Le Sénégal faisait toujours partie des États associés sous la convention de Yaoundé II, renégociée en 1969. Ensuite, l'année 1975 a marqué le début des relations formelles entre la CEE et le groupe d'États ACP. Le groupe ACP, pour Afrique, Caraïbes et Pacifique, tire ses origines de 1973, avant d'être institutionnalisé en 1975 par l'accord de Georgetown (Assemblée parlementaire paritaire OACPS-UE, s. d.). Depuis la convention de Lomé en 1975, jusqu'à l'accord de Samoa, les accords entre l'UE et les États partenaires sont négociés entre l'UE et l'organisation des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (OEACP). L'OEACP compte aujourd'hui 77 pays, dont 47 pays africains, parmi lesquels figure le Sénégal. (Conseil de l'Union européenne, 2025b).

Aujourd'hui l'ambassade du Sénégal auprès de l'UE décrit la relation entre le Sénégal et l'Union européenne comme « très étroite » dans des domaines de coopération tels que l'économie, la politique, le commerce ou la sécurité, ce qui fait du pays d'Afrique de l'Ouest un partenaire privilégié

de l'UE (Ambassade de la République du Sénégal à Bruxelles, s. d.). De son côté, l'UE soulignait dans le *Programme indicatif national 2014-2017* la tradition démocratique du Sénégal ainsi que son rôle potentiel dans le maintien de la stabilité de sa sous-région, notamment par son influence sur les évolutions politiques de ses voisins en cas de crise. Cela explique pourquoi l'UE souhaitait, à cette période, maintenir des relations étroites avec la République du Sénégal (Commission européenne, 2014).

En matière de coopération économique, le Sénégal est signataire depuis 2014 de l'APE entre la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union européenne. Cependant, celui-ci n'est toujours pas entré en vigueur car le Nigéria n'a pas encore signé l'accord. Malgré plusieurs tentatives de débloquer la situation aux niveaux technique et politique, les négociations restent bloquées depuis la fin des négociations de l'accord en 2014. En attendant la ratification finale de l'accord régional, le pays bénéficie du régime commercial unilatéral « Tout sauf les armes » (TSA), qui lui permet d'exporter vers l'UE sans droits de douane ni quotas (Entretien DG TRADE, 2025).

3.1.3 La politique de développement : une compétence partagée

En vertu de l'article 4, paragraphe 4, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la coopération au développement constitue une compétence partagée entre l'Union européenne et les États membres. Toutefois, contrairement aux compétences partagées visées à l'article 4, paragraphe 2 (telles que le marché intérieur ou l'environnement), et à l'instar des domaines mentionnés au paragraphe 3 (comme la recherche ou l'espace), l'exercice de cette compétence par l'Union n'empêche pas les États membres d'exercer la leur de manière autonome (European Union, 2012).

Bien que les États membres puissent ainsi mener leur propre politique de développement, ils sont tenus de respecter le principe dit des « 3C », à savoir la complémentarité, la coordination et la cohérence. Ce principe est toutefois resté longtemps peu appliqué dans la pratique, avant de gagner progressivement en importance au fil des années, notamment à travers différents textes tels que *Consensus européen pour le développement* ou le *Code de conduite sur la complémentarité et la division du travail* (Bué, 2011).

3.2 Mécanismes de financement de la politique de coopération au développement européenne

3.2.1 La conditionnalité de l'aide européenne

Tout d'abord, il convient d'expliquer que l'aide européenne est régie par un principe de conditionnalité. Del Biondo (2011) explique, dans un article publié dans le *Journal of Contemporary European Research*,

que l'Union européenne dispose depuis 1995 de la possibilité de suspendre son aide aux pays ne respectant pas les droits humains, la démocratie et l'État de droit, ces principes ayant été définis comme des éléments essentiels de la coopération UE-ACP dans les accords de Lomé. L'auteure ajoute qu'en 2000, la bonne gouvernance a également été intégrée comme élément essentiel, permettant notamment à l'UE de suspendre son aide en cas de corruption grave (Del Biondo, 2011).

Aujourd'hui, ce principe demeure toujours d'actualité et est appliqué à travers l'accord de Samoa et son article 101, permettant à l'UE de prendre des « mesures proportionnées », et donc de suspendre son aide si elle le souhaite, lorsqu'elle constate des manquements à certaines obligations de l'accord, notamment en matière de respect des droits de l'homme, de la démocratie et de l'État de droit, énoncés à l'article 9 du même accord (Union européenne, 2023).

Toutefois, il est important de préciser que ce principe de conditionnalité est critiqué, notamment pour son manque de cohérence. En effet, Del Biondo (2011) explique que, en fonction de ses intérêts sécuritaires, politico-historiques et économiques, l'UE ne suspend pas systématiquement son aide aux pays ne respectant pas ses conditions. L'auteure précise que l'UE privilégie dans certains cas le dialogue politique plutôt que le recours à la conditionnalité négative, notamment avec des États jouant un rôle important dans la lutte contre le terrorisme ou de maintien de la paix dans leurs régions. Elle ajoute qu'au-delà des explications liées à ses propres intérêts, l'UE fait parfois face, dans certains pays en développement, à un dilemme vis-à-vis d'États peu démocratiques mais enregistrant d'importants progrès économiques et sociaux, comme par exemple le Rwanda (Del Biondo, 2011).

3.2.2 Les instruments traditionnels : subventions, prêts, appui budgétaire

L'aide au développement européenne repose sur différents types de financement. Tout d'abord, il y a les prêts, qui sont octroyés par la Banque européenne d'investissement (BEI), le bras financier de l'UE, qui consacre environ 10 % de ses opérations à des acteurs extérieurs à l'UE. En vertu de l'article 209 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), la BEI a notamment pour mission de contribuer à l'action de l'UE en matière de coopération au développement. Elle remplit cette mission en mobilisant des financements dans plusieurs domaines prioritaires, tels que les infrastructures ou l'atténuation du changement climatique. Ses prêts peuvent être associés à ceux d'autres institutions bancaires ainsi qu'à des garanties fournies par l'UE. La BEI collabore avec des acteurs publics et privés et peut financer jusqu'à 50 % du coût total d'un projet (Lilyanova, 2021).

En ce qui concerne les conditions et modalités de financement, selon la Banque européenne d'investissement (2013), ses prêts ont un taux d'intérêt basé sur le taux de référence de la Banque, qui inclut une faible marge visant à couvrir les frais administratifs. Selon la BEI, elle offre des prêts à taux fixes ou variables concurrentiels grâce à son excellente note de crédit et car elle est l'un des plus grands

emprunteurs internationaux sur les marchés financiers. Les remboursements se font généralement de manière semestrielle, mais d'autres modalités tels que des périodes de différé pour le remboursement peuvent être négociées au cas par cas. Les opérations sont assorties d'une prime de risque, dont le montant est déterminé en fonction du risque du projet et de la structure du prêt. En fonction des cas, la BEI peut exiger une garantie qui peut notamment être accordée par une banque ou une institution financière (Banque européenne d'investissement, 2013).

Le second instrument de financement dont l'UE dispose sont les subventions. La direction générale des partenariats internationaux (DG INTPA, s. d.-b) les définit comme une contribution financière accordée par l'autorité contractante au bénéficiaire. Jusqu'en 2021, les subventions étaient financées par le budget de l'UE ou bien par le FED. Elles sont aujourd'hui accordées via l'IVCDCl, principalement par le biais d'appels à proposition. Les bénéficiaires de ces subventions peuvent être des gouvernements ou institutions publiques ainsi que des ONG. Une fois que le bénéficiaire a obtenu la subvention suite à l'appel à propositions, il est responsable de l'implémentation du projet. Les subventions sont régies par différentes règles et principes, tels que la transparence et l'égalité de traitement, le principe de non-profit ou le non-cumul (DG INTPA, s. d.-b ; Faure, 2021).

Ensuite, un autre type de financement consiste en la passation de marchés publics de services, de fournitures ou de travaux. D'après la DG INTPA (s. d.-c), l'UE lance des appels d'offres lorsqu'elle a besoin d'acheter des services, des fournitures ou des travaux dans le cadre de son action extérieure. Dans le cadre d'un marché public, l'UE élabore le cahier des charges des prestations visées, en assume l'intégralité des coûts et devient propriétaire des résultats. Une fois le marché public attribué à un candidat, sa gestion peut être directe ou indirecte. L'UE assure la gestion en cas de gestion directe, tandis que, dans le cadre d'une gestion indirecte, l'exécution du contrat est confiée à un tiers, tel qu'un pays partenaire ou une organisation internationale. Les appels d'offres constituent un processus concurrentiel, toutefois, l'UE peut en moduler le degré, notamment en recourant à des procédures restreintes, réservées à des candidats présélectionnés (DG INPTA, s. d.-c).

Enfin, l'UE peut également apporter un appui budgétaire à des gouvernements ou institutions publiques. Selon la DG INTPA (s. d.-a), l'appui budgétaire contribue à l'amélioration de la gouvernance économique et à la conduite de réformes réglementaires destinées à améliorer leur climat d'investissement. L'appui budgétaire consiste en des transferts financiers directs à la trésorerie nationale du pays. Ces transferts sont conditionnés par le dialogue politique, l'évaluation des performances et le renforcement des capacités (DG INTPA, s. d.-a).

3.2.3 L'émergence des instruments de mixage (blending)

La politique de coopération au développement de l'UE s'appuie de plus en plus sur le blending, dont l'essor s'inscrit dans les évolutions de la stratégie européenne en matière d'investissements depuis la fin des années 2000. En effet, afin de respecter les engagements pris dans la Déclaration de Paris de 2005, L'Agenda pour l'action d'Accra de 2008 et le Code de conduite sur la division du travail en matière de politiques de développement de 2007, l'UE a mis en place des mécanismes de financement combinant prêts et subventions. Dans cette dynamique, elle crée en 2007 le « Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures » (Núñez Ferrer & Behrens, 2011).

Le blending consiste à mobiliser des fonds publics afin de générer des financements supplémentaires, publics et privés, et, bien qu'il gagne en importance dans la littérature en raison de son utilisation croissante, Erik Lundsgaarde (2023), professeur de science politique et auteur de plusieurs publications sur la politique de coopération de l'UE, souligne que la combinaison de subventions et d'autres sources de financement pour encourager les investissements dans des environnements risqués existe depuis longtemps. En effet, il précise que le mandat de prêt extérieur de la BEI, établi en 1977, soutenait les opérations de prêt de la BEI dans de nombreux pays grâce à une garantie budgétaire. Cependant, les pays ACP étaient exclus de ce mandat. Ils ont eu pu bénéficier d'un mécanisme distinct, la Facilité d'investissement ACP lancée en 2003 qui visait à utiliser les fonds des États membres via le FED pour faciliter l'accès à des financements à long terme en monnaie locale, notamment en soutenant les infrastructures, les intermédiaires financiers et les PME.

Lundsgaarde (2023) explique que l'agenda de financement mixte (blending) a ensuite progressé avec la création, à partir de 2007, de huit mécanismes régionaux de blending, puis a gagné en importance suite à la crise financière, après laquelle l'UE a davantage privilégié la collaboration avec les acteurs du secteur privé. En 2010, il était explicitement indiqué dans *l'Agenda for Change* que l'UE devait accroître la part de son aide apportée via le mixage de subventions et de prêts.

Lundsgaarde (2023) considère que la création du Fonds européen pour le développement durable (FEDD) en 2017, en tant qu'élément central du Plan d'investissement extérieur de l'UE, a constitué une étape majeure dans la montée en puissance du blending. Il souligne qu'un rapport d'évaluation réalisé en 2019 sur le FEDD le qualifie d'instrument pertinent de financement du développement, avec un effet de levier de 1 à 10, conforme aux attentes. Le rapport mentionnait que le potentiel effet de levier dépendait des instruments utilisés et des secteurs d'intervention. En outre, l'effet de levier observé s'est avéré plus faible en Afrique subsaharienne que dans le voisinage européen, notamment car les risques liés aux investissements y étaient plus élevés (Lundsgaarde, 2023).

Le FEDD a été remplacé par le Fonds européen pour le développement durable Plus (FEDD+) en 2021, dans le cadre du lancement de l'Instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale (IVCDI). Selon Lundsgaarde (2023), le FEDD+ est défini, dans le cadre de l'IVCDI, comme un outil financier intégré combinant subventions, assistance technique, garanties et blending, visant à soutenir l'investissement et à améliorer l'accès au financement. Il conserve une gouvernance similaire à celle du FEDD, avec un rôle central de la Commission européenne, tout en élargissant sa portée financière et géographique (Lundsgaarde, 2023).

Le blending, et plus largement la « financiarisation » de la coopération au développement, suscite diverses critiques émanant de think tanks, d'ONG et d'auteurs. En 2019, Küblböck et Grohs avaient identifié trois points d'attention concernant le blending. Premièrement, ils estimaient que le blending souffrait d'un manque de transparence, de données fiables et de critères harmonisés, ce qui rendait difficile le suivi de son utilisation et l'évaluation de son impact réel sur le développement. Deuxièmement, ils déclaraient que le recours au blending risquait de détourner l'aide publique des secteurs essentiels à la réduction de la pauvreté, en privilégiant des investissements dans des pays à revenu intermédiaire et en affaiblissant les principes d'efficacité de l'aide. Troisièmement, ils avertissaient que le blending ne devait pas être utilisé pour encourager une privatisation accrue des infrastructures au détriment des citoyens et qu'il nécessitait davantage de transparence afin d'éviter une augmentation de la dette, notamment liée aux risques cachés des garanties (Küblböck & Grohs, 2019).

Bougrea et Orbie (2025) ont eux dénoncé le passage d'une logique d'aide et de commerce à une logique d'investissement, caractérisée par un renforcement des instruments financiers et les mécanismes de blending dans l'IVCDI. Ils estiment que ces évolutions s'apparentent à des pratiques néocoloniales, dans la mesure où, selon eux, la colonisation a toujours impliqué des initiatives soutenues par l'État au bénéfice d'acteurs financiers. Ils concluent que les transformations récentes de la politique de coopération au développement de l'UE reflètent la montée en puissance de la financiarisation de l'aide, marquée par un rôle croissant du secteur privé et des solutions fondées sur le marché. Cette approche privilégierait la mobilisation maximale de ressources budgétaires plutôt que l'impact réel de l'aide sur le développement (Bougrea & Orbie, 2025).

Dans leur publication *Blended finance and the illusion of development*, les ONG ActionAid, CONCORD et Eurodad (2026) se montrent également critiques à l'égard des évolutions récentes et du blending. Elles affirment que, quinze ans après son introduction, il n'existe toujours pas de preuves solides sur son efficacité en matière de développement ou de climat dans les contextes les plus vulnérables. Elles reconnaissent qu'il peut être utile dans certains cas spécifiques, mais soulignent que sa généralisation

se fait au détriment d'instruments éprouvés tels que les subventions et l'appui budgétaire. En outre, ils soulignent que le Global Gateway a renforcé le rôle central des instruments financiers, mais que leur efficacité demeure limitée en matière de développement, de climat et de transparence. Ils estiment que ces limites révèlent des contraintes structurelles propres aux approches fondées sur le marché pour répondre aux besoins de développement (ActionAid, CONCORD & Eurodad, 2026).

3.3 Contexte pré-Global Gateway : les instruments européens de financement entre 2013 et 2021

Ce sous-chapitre vise à proposer une vue d'ensemble, non exhaustive, des principaux cadres dans lesquels l'UE a financé les infrastructures de transport au Sénégal entre 2013 et 2021, dans une logique de recontextualisation de cette période marquée par le lancement de la Belt and Road Initiative par la Chine en 2013.

3.3.1 Fonds européen de développement (FED)

Selon Ténier (2019), professeur à Sciences Po Rennes, le Fonds européen de développement est l'instrument de coopération de l'UE le plus ancien, puisqu'il a été créé dans les années cinquante par le Traité de Rome. A l'époque, ce fonds ne portait pas encore le nom FED, mais le premier fonds mis en place pour la période 1959 à 1964 en était le précurseur. La particularité du FED était qu'il s'agissait d'un instrument hors du budget de l'UE, le fonds était alimenté par des contributions des États membres et la Commission en assurait la gestion. L'auteur ajoute que le FED a évolué au fil des différentes conventions (Yaoundé, Lomé, Cotonou) signées entre l'UE et les États ACP, et que la question d'une meilleure articulation entre le FED et les autres instruments de coopération s'est posée pendant plusieurs années avant sa disparition en 2021 (Ténier, 2019).

Dans le cadre du FED, l'UE et les pays partenaires devaient respecter plusieurs engagements, notamment l'élaboration de programmes indicatifs nationaux (PIN) et régionaux (PIR) (Ténier, 2019). Dans le cas du Sénégal, le Programme indicatif national couvrant la période 2014-2020 prévoyait une enveloppe de 347 millions d'euros et visait à concentrer l'aide dans trois domaines distincts : (1) le renforcement de la gouvernance démocratique ; (2) le développement agricole durable et la sécurité alimentaire ; (3) l'eau et l'assainissement (Ambassade de la République du Sénégal à Bruxelles, s. d.). Au-delà du financement des PIN et des PIR, le FED contribuait également à l'alimentation de fonds fiduciaires, en mobilisant des crédits issus du FED en cours, des reliquats de FED antérieurs, ainsi que des contributions volontaires des États membres et d'autres bailleurs de fonds. Selon Ténier (2019), le recours à ces fonds fiduciaires, financés en partie par le FED, entraînait en tension avec la logique de partenariat entre l'UE et les pays partenaires. Cette pratique revenait en effet à prélever des crédits du

FED au profit de ces fonds, notamment en raison de la lenteur de l'exécution des PIN et PIR (Ténier, 2019).

D'après l'Union européenne et le gouvernement du Sénégal (2014), durant cette période, la remise à niveau du tronçon Passi-Sokone, via un marché public de travaux (Union européenne, 2012), ainsi que la liaison Basse-Velingara étaient financées par le 10^{ème} FED. L'UE indiquait également envisager de contribuer au financement d'infrastructures de transport à caractère régional dans le cadre du 11^{ème} FED.

3.3.2 Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures (2007)

C'est avec le « Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures » (FFUEAI) que l'UE a initié la création de plusieurs fonds fiduciaires régionaux de blending, notamment la « Facilité d'investissement pour le voisinage » en 2008 (Große-Puppenthal & Bilal, 2016). Mis en place par la Commission européenne et un groupe d'États membres, le FFUEAI, ne reçoit désormais plus de nouvelles contributions de ses donateurs. Selon la Banque européenne d'investissement (BEI) (s. d.-b), ce fonds visait à contribuer à la réduction de la pauvreté et à soutenir la croissance économique en Afrique subsaharienne. Le FFUEAI opérait dans deux domaines principaux : les infrastructures et l'énergie durable. La BEI estime que ce fonds a fortement contribué à augmenter les investissements dans les infrastructures en Afrique subsaharienne. Les domaines d'intervention du fonds étaient l'énergie, les transports, l'eau et les technologies de l'information et de la communication. Le Sénégal figurait parmi les pays bénéficiaires de ce mécanisme, qui a cessé de recevoir de nouvelles subventions depuis 2019 (Banque européenne d'investissement, s. d.-b). Entre 2013 et 2024, le Sénégal a bénéficié de financements via ce fonds à plusieurs reprises, notamment dans les secteurs de l'énergie et des transports. S'agissant des infrastructures de transport, le Sénégal a bénéficié, dans le cadre de ce fonds fiduciaire, de subventions d'assistance technique via des enveloppes régionales octroyées à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (Banque européenne d'investissement, 2020).

3.3.3 Plan d'investissement extérieur (2017)

Le plan d'investissement extérieur (PIE), présenté en 2016 par la Commission Juncker, visait à encourager les investissements dans les pays bénéficiaires, à la fois en Afrique et dans les pays du voisinage. Ce plan avait pour objectif de promouvoir une croissance inclusive, la création d'emplois et le développement durable. À travers ces objectifs, il s'attaquait à certaines des causes profondes de la migration irrégulière. Le PIE cherchait à mobiliser des investissements privés : avec une contribution de 4,1 milliards d'euros, l'UE espérait mobiliser jusqu'à 44 milliards d'euros d'investissements avant 2020 (Secrétariat du plan d'investissement extérieur, s. d.).

Le PIE reposait sur trois piliers : le Fonds européen pour le développement durable (FEDD), l'assistance technique, et l'amélioration du climat d'investissement. Son financement s'appuyait sur le FEDD, qui comprenait deux plateformes régionales d'investissement (Afrique et voisinage). Le FEDD combinait des facilités d'investissement existantes et l'instrument de garantie FEDD. La garantie FEDD permettait de mobiliser des fonds supplémentaires en réduisant les risques supportés par les investisseurs privés, notamment en absorbant une partie des pertes potentielles des bailleurs de fonds et des investisseurs (Secrétariat du plan d'investissement extérieur, s. d.).

Selon Große-Puppenthal et Bilal (2018), le PIE avait pour objectif de stimuler les opérations de financement mixte (blending), notamment grâce au mécanisme de garantie mis en place afin de réduire les risques liés aux investissements. L'UE a progressivement eu recours à ce type de financement au cours des deux dernières décennies. En effet, c'est à partir de 2007 que l'UE a développé le blending, d'abord sous la forme de mécanismes régionaux, tels que le Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures, puis la Facilité d'investissement pour l'Afrique. Le FEDD était mis en œuvre à travers cinq fenêtres d'investissement spécialisées : a) énergies renouvelables et connectivité, b) financement des micros, petites et moyennes entreprises (MPME), c) agriculture, entrepreneurs ruraux et agro-industrie, d) villes durables, e) numérisation pour le développement.

Selon les auteurs, le PIE constituait un tournant. En effet, il s'agissait d'une innovation dans la mesure où l'UE reconnaissait explicitement le recours à l'aide publique pour mobiliser les investissements privés de manière intégrée, notamment à travers la combinaison, au sein d'un même cadre, de l'appui financier et non financier. De plus, la garantie FEDD introduit une innovation en faisant de la réduction des risques un levier central pour attirer les financements privés (Große-Puppenthal & Bilal, 2018).

Dans une autre note d'information, Bilal et Große-Puppenthal (2018), ont abordé la question de la complémentarité et de la cohérence du PIE avec d'autres initiatives. Parmi celles-ci, ils ont cité le Guichet de promotion du secteur privé IFS-MIGA d'IDA-18, le Partenariat avec l'Afrique (« Compact with Africa ») du G20, le Fonds fiduciaire d'urgence de l'UE pour l'Afrique, la Facilité d'investissement ACP gérée par la BEI et son enveloppe destinée à l'investissement d'impact, l'Initiative « Résilience économique » de la BEI, ou encore d'autres initiatives mises en œuvre directement par les États membres. Selon les auteurs, la multiplication de ces instruments constituait un défi en termes de complémentarité et de cohérence. Leur multiplication et leur fragmentation risquaient en effet de s'avérer contre-productives. Au niveau européen, ils questionnaient notamment l'alignement des procédures internes, des structures de coordination, ainsi que les capacités et incitations de la Commission et du SEAE au regard de l'objectif d'une mise en œuvre efficace et harmonisée du PIE (Bilal & Große-Puppenthal, 2018).

3.4 Le renouvellement de la politique de coopération de l'Union européenne depuis 2021 : l'IVCDCl et le Global Gateway

3.4.1 L' IVCDCl

L'Instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale (IVCDCl), également appelé « l'Europe dans le monde », a été adopté le 9 juin 2021, date à laquelle le règlement l'établissant a été approuvé à l'issue de trois années de négociations entre les différentes institutions de l'Union européenne. Selon Sergejeff, Domingo et Jones (2022), l'adoption de ce nouvel instrument, qui regroupe plusieurs instruments financiers utilisés entre 2014 et 2020, visait à rendre l'approche européenne plus cohérente d'un point de vue géopolitique. En effet, dans un contexte international marqué par une concurrence croissante, l'UE devait revoir ses instruments de coopération extérieure. Avec l'adoption de l'IVCDCl, l'UE a ainsi commencé à adopter une position plus affirmée et plus déterminée en matière de promotion de ses valeurs et de défense de ses intérêts. Elle a également montré que, dans le domaine de la coopération au développement, ses objectifs dépassent désormais la seule réduction de la pauvreté. Avec l'IVCDCl, la Commission avait pour objectifs de rendre l'UE plus stratégique, réactive et cohérente sur la scène internationale (Sergejeff, Domingo et Jones, 2022).

L'évolution majeure résidait dans le fait que l'IVCDCl a regroupé dix instruments et programmes au sein d'un instrument unique couvrant désormais la majorité des dimensions de l'action extérieure de l'UE. Parmi ceux-ci figuraient notamment l'instrument de coopération au développement (ICD), l'instrument européen de voisinage (IEV), le Fonds européen pour le développement durable (FEDD) ainsi que le Fonds européen de développement (FED) (Sergejeff, Domingo et Jones, 2022).

Sergejeff, Domingo et Jones (2022) présentent dans leur note d'information les trois piliers de l'IVCDCl. Tout d'abord, il y a le pilier géographique, qui représente un minimum de 75 % de l'enveloppe totale de l'instrument. Ce pilier vise à favoriser le dialogue ainsi que la coopération avec les partenaires tiers et prévoyait au moins 29,18 milliards d'euros pour l'Afrique subsaharienne dans le cadre du cadre financier pluriannuel 2021-2027. Les partenaires bénéficiant de financements au titre de ce pilier peuvent également accéder à des financements issus des deux autres piliers. Le deuxième pilier est le pilier thématique, qui porte sur diverses priorités, telles que les droits humains et la démocratie, la société civile, la stabilité et la paix, ainsi que les défis mondiaux. Ce pilier vise à financer des activités qu'il est plus pertinent de traiter à l'échelle mondiale et se veut complémentaire des initiatives relevant du pilier géographique. Etant donné l'accent mis par l'UE sur la coopération aux niveaux national et régional, ce pilier dispose d'une enveloppe plus limitée que les précédents instruments et programmes thématiques de l'Union. Enfin, le troisième pilier est celui de réaction rapide, qui dispose d'une

enveloppe non programmable s'élevant à 3,2 milliards d'euros. Ce pilier vise à fournir à l'UE une marge de manœuvre lui permettant de réagir rapidement face à des situations de crise, d'instabilité ou de conflit. Il succède à l'ancien instrument contribuant à la stabilité et à la paix (IcSP), qui était utilisé pour financer les réponses aux situations de crise, la prévention des conflits ainsi que les efforts de consolidation de la paix (Sergejeff, Domingo & Jones, 2022).

En plus de ces trois piliers, l'UE a prévu une réserve pour les défis et priorités émergents, représentant près de 11 % du financement total de l'IVCDI. Cette réserve permet à l'UE de réagir face à des circonstances imprévues, de répondre à des nouveaux besoins ou défis émergents, ainsi que de financer de nouvelles initiatives internationales ou européennes. Elle peut être mobilisée pour compléter et financer des actions menées dans le cadre des différents piliers de l'IVCDI (Sergejeff, Domingo & Jones, 2022).

Concernant le financement, l'IVCDI s'appuie sur le Fonds européen pour le développement durable Plus (FEDD+), lui-même inspiré du Fonds européen de développement durable (FEDD), qui finançait le PIE de Juncker. Ce fonds offre à l'UE les moyens de soutenir le développement durable en mobilisant des financements à la fois publics et privés à l'échelle mondiale. L'IVCDI et le FEDD+ financent les initiatives au moyen de garanties budgétaires, de prêts, de fonds propres et de subventions. Une assistance technique est également fournie (Banque européenne d'investissement, s. d.-c). Le règlement de l'IVCDI stipule qu'au moins 93 % des financements provenant de l'IVCDI doivent être consacrés à des actions conçues de manière à remplir les critères de l'APD fixés par l'OCDE (Union européenne, 2021a).

3.4.2 Le Global Gateway

3.4.2.1 Le Global Gateway : présentation et objectifs

Selon Tagliapietra (2022), senior fellow chez Bruegel et professeur à l'université Johns Hopkins, le plan Global Gateway est une initiative ayant été lancée en décembre 2021 par la Commission européenne dans le cadre de l'IVCDI. Il vise à soutenir le développement des infrastructures à travers le monde afin de répondre au besoin crucial d'investissement dans ce domaine. Tagliapietra (2024) explique que le Global Gateway constitue davantage un reconditionnement d'instruments déjà existants qu'un nouvel apport financier de l'UE, ce qui a suscité des critiques. Toutefois, il précise que, selon lui, ces critiques passent à côté de l'essentiel, étant donné que l'UE est déjà le plus grand donateur d'APD au monde, représentant par exemple 46 % du total mondial en 2020, et que ce dont l'Europe avait besoin n'était pas davantage de ressources, mais bien de les utiliser de manière plus stratégique (Tagliapietra, 2024). Le Global Gateway vise à stimuler les investissements privés afin de combler les lacunes en matière de financement (Commission européenne – DG INTPA, s. d.-a).

Le Global Gateway se concentre sur cinq domaines : le numérique, l'énergie, les transports, la santé, ainsi que l'éducation et la recherche. Selon la DG INTPA, il privilégie des investissements stratégiques et repose sur des normes élevées à plusieurs niveaux, telles que le respect des droits de l'homme, les principes et valeurs de l'UE, ainsi que les normes internationales (Commission européenne – DG INTPA, s. d.-c).

Selon un fonctionnaire de la DG INTPA (Entretien DG INTPA, 2026), l'idée du Global Gateway a commencé à émerger à partir du sommet d'Abidjan de 2017, au cours duquel les chefs d'États africains avaient exprimé une forte demande en faveur d'une augmentation des investissements productifs de l'UE en Afrique, afin de favoriser la création d'emplois, notamment pour la jeunesse. Ce sommet a donné lieu à une première ébauche d'un plan d'investissement, avec le PIE de la Commission Juncker. Ce moment a marqué un tournant, dans la mesure où la coopération au développement européenne reposait jusqu'alors sur une approche jugée plus traditionnelle et qu'à cette époque l'UE n'investissait presque plus dans les infrastructures.

Le fonctionnaire ajoute que le budget alloué à la coopération au développement par l'UE était insuffisant pour répondre à ces besoins, ce qui a conduit à rechercher des mécanismes permettant de stimuler les investissements et de produire un effet multiplicateur. Il mentionne que, bien que l'UE avait déjà recours au blending à l'époque, l'utilisation de garanties restait encore limitée. Dans ce contexte, le FEDD a été créé, notamment pour pallier les freins à l'investissement liés à une perception élevée du risque, à des coûts et des taux d'intérêt importants, ainsi qu'à la crainte de pertes en cas d'échec (Entretien DG INTPA, 2026).

Il ajoute que la pandémie de Covid-19 a mis en évidence les limites de l'autonomie stratégique européenne. Par ailleurs, la guerre en Ukraine, bien que postérieure au lancement du Global Gateway, a également révélé les vulnérabilités de l'autonomie stratégique, tant pour l'UE que pour ses partenaires, notamment en matière d'approvisionnement et de circulation de biens. Ces crises ont souligné l'importance des infrastructures et des corridors de transport, en particulier en Afrique, où certains pays disposant de surplus de production, notamment de grains, n'ont pas pu les exporter faute d'infrastructures adéquates (Entretien DG INTPA, 2026).

Enfin, le fonctionnaire souligne que le Global Gateway marque un tournant dans la coopération au développement, en cherchant à aligner les intérêts stratégiques de l'UE avec ceux de ses partenaires. Il cible ainsi des secteurs clés du développement économique qui servent à la fois les intérêts de l'UE et ceux de ses partenaires (Entretien DG INTPA, 2026).

Heldt (2023), professeure à l'Université technique de Munich, explique dans un article publié dans la revue *Politics and Governance* que la création du Global Gateway s'explique par trois facteurs principaux. Tout d'abord, l'ascension de la Chine en tant que puissance géopolitique et la nécessité, perçue par les acteurs européens, de réduire son influence dans les projets d'infrastructures et d'investissement en Afrique. Ensuite, elle souligne un basculement général vers le recours au capital privé dans le financement du développement, au détriment du financement public ou de l'aide des donateurs. Cette évolution s'inscrit dans un nouveau paradigme visant à promouvoir des projets attractifs pour les investisseurs, notamment via des partenariats public-privé (PPP). Le Global Gateway s'inscrit dans cette évolution avec son approche associant le secteur public et le secteur privé afin de concurrencer la Chine dans le financement du développement. Enfin, elle met en évidence une volonté commune des institutions et des États membres de renforcer le rôle géopolitique de l'UE dans le financement des projets d'infrastructures, permettant à la Commission de développer une stratégie visant à accroître l'influence de l'UE, notamment en Afrique (Heldt, 2023).

3.4.2.2 Global Gateway : financement et mise en œuvre

Concernant son financement, le Global Gateway mobilise des ressources provenant des institutions financières européennes, des États membres et du budget de l'UE. À travers ces financements, l'UE cherche à attirer des investissements du secteur privé, illustrant ainsi son approche fondée sur le financement mixte, ou « *blending* ». Le Global Gateway s'inscrit dans le cadre plus large de l'IVCDI, qui est depuis 2021 le principal outil de mise en œuvre de la coopération au développement de l'UE (Counter Balance, Eurodad & Oxfam, 2024).

Van Wieringen (2024) explique, dans une publication du Service de recherche du Parlement européen (EPRS), que le budget prévu pour la période de 2021 à 2027 s'élève à 300 milliards d'euros, dont 135 milliards issus d'investissements du secteur privé. Afin d'attirer ces investissements privés, 40 milliards d'euros de garanties ont été prévus, dont 26,7 milliards mobilisés par la Banque européenne d'investissement et 13 milliards d'euros par le FEDD+. En complément, l'UE prévoit 18 milliards d'euros de subventions et 145 milliards d'euros d'investissements via les institutions financières européennes et les institutions de financement du développement. Le Global Gateway est conçu pour atteindre un effet de levier de 5,15, ce qui signifie que les garanties de l'UE permettraient de mobiliser des investissements privés équivalant à plus de cinq fois leur montant (van Wieringen, 2024).

Van Wieringen (2024) affirme que le Global Gateway vise à rendre le financement des actions de coopération de l'UE plus cohérent, permettant d'améliorer l'approche en évitant les chevauchements, les lacunes et les inefficacités. Dans le cadre de l'approche « *Team Europe* », l'UE espérait, lors du lancement du Global Gateway, permettre une utilisation plus coordonnée et stratégique des fonds

existants. S'agissant des investissements en Afrique, le principal cadre au sein du Global Gateway est le paquet d'investissement « Global Gateway » UE-Afrique. A ce titre, l'UE prévoyait de mobiliser environ 150 milliards d'euros d'investissements d'ici 2027. Bien que présenté comme un instrument de développement, le Global Gateway constitue également un outil géopolitique pour l'UE. La présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a notamment déclaré dans une interview en 2022 que l'un de ses objectifs était de répondre à l'influence croissante de la Chine en proposant de meilleures alternatives aux initiatives d'infrastructures chinoises (van Wieringen, 2024).

Le Global Gateway est supervisé par le Conseil de l'UE et le Comité des représentants permanents (COREPER). La mise en œuvre de la stratégie est guidée par le « Global Gateway Board », qui est composé de la présidente de la Commission européenne, de la Haute représentante, du commissaire chargé des partenariats internationaux, du commissaire chargé du voisinage et de l'élargissement, ainsi que des commissaires responsables des domaines prioritaires du Global Gateway. Des représentants de l'ensemble des États membres en font également partie. Le board est soutenu par un comité de pilotage qui assure le suivi quotidien des activités du Global Gateway. Les projets du Global Gateway sont mis en œuvre via l'approche « Team Europe » (van Wieringen, 2024).

Van Wieringen (2024) souligne que le Global Gateway met particulièrement l'accent sur l'Afrique, ce qui s'est notamment traduit par le lancement du paquet d'investissement UE – Afrique en 2022. Le plan européen vise à renforcer les liens avec les partenaires africains ainsi qu'à accroître les capacités de l'Union face à la Chine, dont la part des investissements en Afrique est passée de 40 % à 60 % entre 2010 et 2018, tandis que celle de l'UE a diminué de 40 % à 20 % (van Wieringen, 2024).

L'approche « Team Europe », apparue lors de la crise du COVID-19 et ayant ainsi précédé l'IVCDCl, visait à l'époque à améliorer la visibilité et l'impact européen dans le support apporté aux pays partenaires. Cette approche qui guide la mise en œuvre du Global Gateway regroupe les institutions de l'UE, des États membres (y compris leurs agences et leurs banques publiques de développement), ainsi que de la Banque européenne d'investissement (BEI) et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD). Elle repose sur la combinaison des ressources et de l'expertise de ces acteurs tout en ayant une approche plus coordonnée, afin de renforcer l'impact des initiatives européennes de développement. En pratique, cette approche se matérialise à travers les « initiatives Team Europe » (Jones & Sergejeff, 2022).

Selon le Conseil de l'Union européenne (2025a), une liste de « flagship projects » est établie dans le cadre du Global Gateway, comprenant aujourd'hui 256 projets considérés comme les plus marquants et représentatifs de la stratégie. La mise en avant de ces projets vise à illustrer concrètement la mise en œuvre du Global Gateway. Le Conseil précise que cette liste est non exhaustive et qu'elle constitue

une vitrine permettant à l'UE de montrer comment la stratégie se matérialise. Ainsi, l'absence d'un projet dans cette liste de projets de référence ne signifie pas qu'il ne s'inscrit pas dans la stratégie. Le Conseil ajoute également que des projets peuvent être intégrés dans la liste sans pour autant bénéficier de financement de l'UE (Conseil de l'Union européenne, 2025a).

3.4.2.3 Le Global Gateway face aux critiques

Présenté par la Commission européenne comme une initiative mettant l'accent sur des « investissements intelligents dans des infrastructures de qualité, qui respectent les normes sociales et environnementales les plus élevées, conformément aux intérêts et aux valeurs de l'UE : l'État de droit, les droits de l'homme et les normes internationales » (Commission européenne – DG INTPA, s. d.-c), le Global Gateway fait néanmoins l'objet de différentes critiques.

En effet, la nouvelle stratégie Global Gateway suscite des inquiétudes, notamment de la part de la société civile. Par exemple, Koch et al. (2023) identifient plusieurs risques liés au Global Gateway dans une publication du *German Institute of Development and Sustainability (IDOS)*, dans laquelle ils craignent une perte de visibilité des investissements dans le développement non liés aux infrastructures mais soutenant plus largement les Objectifs de développement durable (ODD). Ils citent comme exemples le développement humain, la protection sociale ou encore le soutien à la gouvernance. Les auteurs ajoutent qu'un autre risque concerne les potentielles incohérences entre les objectifs du Global Gateway et ceux de la politique de développement, par exemple lorsque l'UE soutient, à travers de grands projets d'infrastructures, des gouvernements autoritaires tout en mettant en avant, dans sa communication, l'importance des valeurs et de la démocratie dans sa politique de développement (Koch et al., 2023).

Les ONG Counter Balance, Eurodad & Oxfam (2024) soulèvent plusieurs problèmes posés par le Global Gateway selon elles. Celles-ci expriment notamment la crainte que celui-ci constitue en réalité une stratégie permettant à l'UE de mobiliser les financements du développement afin d'accroître son influence dans le monde à travers des projets d'investissement, plutôt que de chercher à atteindre des résultats concrets en matière de développement. Elles ajoutent que le Global Gateway serait utilisé par l'UE afin de réorienter le budget européen du développement vers des projets profitant aux entreprises européennes et aux intérêts géopolitiques de l'Union, au détriment des objectifs de développement inscrits dans les traités, notamment l'éradication de la pauvreté.

Elles identifient plusieurs problèmes majeurs qui, selon elles, compromettent la capacité de la stratégie européenne à produire des effets positifs en matière de développement dans les pays du Sud global. Premièrement, la stratégie privilégierait les intérêts commerciaux et géopolitiques de l'UE, tout en encourageant la privatisation des infrastructures et des services publics dans les pays bénéficiaires. Elle

présenterait également des risques d'aggravation de la dette des pays partenaires, notamment en raison du recours à des instruments financiers complexes. L'utilisation de ces instruments dans des pays fortement endettés et confrontés à des niveaux élevés de pauvreté risquerait d'accentuer davantage leur endettement. Le rapport soulève également la potentielle dimension néocoloniale du Global Gateway, en permettant à des entreprises privées d'investir dans d'anciennes colonies et potentiellement d'exploiter les ressources des pays bénéficiaires au détriment du développement local (Counter Balance, Eurodad & Oxfam, 2024).

3.5 Le Global Gateway au Sénégal

Cette section vise à analyser la relation entre l'UE et le Sénégal dans le cadre des investissements en infrastructures liés au Global Gateway. Dans un premier temps, le document de stratégie conjointe couvrant la période sera analysé, avant d'examiner deux études de cas.

3.5.1 Le Document de Stratégie Conjointe UE- Sénégal 2018-2023 (révisé pour 2021-2023)

3.5.1.1 La programmation conjointe UE-Sénégal

Depuis 2021, la coopération au développement entre l'UE et le Sénégal s'inscrit dans le cadre du *Document de Stratégie Conjointe (DSC) EU - Sénégal 2018-2023 (révisé pour 2021-2023)*. Selon une fonctionnaire de la DG INTPA, pour les pays disposant d'un document de programmation conjointe, celui-ci fait également office de programme indicatif pluriannuel. Dans le cas du Sénégal, celui-ci a été prolongé d'un commun accord avec les autorités sénégalaises jusqu'en 2025, année au cours de laquelle le nouveau gouvernement a lancé la Vision Sénégal 2050 (Entretien DG INTPA, 2026). Le document de stratégie conjointe adopté en 2018 a été révisé en 2021, conformément à l'approche Team Europe et aux priorités de l'IVCDI. Le DSC est structuré en trois domaines prioritaires, eux-mêmes déclinés en plusieurs secteurs (Union européenne & Gouvernement du Sénégal, 2022).

Selon Galeazzi, Helly et Krätke (2013), la programmation conjointe vise à assurer une meilleure coordination entre l'aide apportée par les États membres et celle des institutions de l'UE. Elle a pour objectif de réduire la redondance et la fragmentation de l'aide, afin d'en améliorer l'efficacité et de renforcer la cohérence de l'action extérieure de l'UE. Dans ce cadre, les États membres et les institutions s'accordent sur une stratégie commune en matière de développement, qui est en principe destinée à remplacer les stratégies bilatérales des États membres (Galeazzi, Helly & Krätke, 2013).

Selon le document de réponse européenne, annexé au document de stratégie conjointe (DSC), la Team Europe au Sénégal se compose de l'Union européenne, l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République d'Autriche, la République Tchèque, et la Roumanie. Selon ce document, le montant indicatif mobilisé dans le cadre du DSC

s'élevait à environ 1,3 milliards d'euros, dont 222 millions d'euros correspondent à la contribution spécifique de l'UE pour la période 2021-2024 (Union européenne, 2021b).

3.5.1.2 Quelle place pour les infrastructures de transport dans le Document de stratégie conjointe (DSC)

Dans le Document de stratégie conjointe (DSC), le soutien de la Team Europe en matière d'infrastructures s'inscrit dans la priorité 1, intitulée « croissance verte et inclusive pour la création d'emploi ». Au sein de cette priorité, les infrastructures de transport relèvent du deuxième secteur « infrastructures durables et résilientes et digitalisation ». Le DSC indique que la Team Europe se focalise sur l'appui des projets de mobilité urbaine tels que le Bus Rapid Transit (BRT), le Train Express Régional (TER) et le Projet de restructuration des transports urbains à Dakar. Il y est également mentionné l'extension et la réhabilitation d'infrastructures de transport telles que les infrastructures portuaires, ferroviaires, voire routières (corridor régionaux notamment) dans le but de favoriser les échanges de biens et de personnes (Union européenne & Gouvernement du Sénégal, 2022).

Concernant la mobilité urbaine et le développement d'un système de transport durable, le DSC indique que l'action de la Team Europe visait la restructuration du transport collectif à Dakar, en s'appuyant sur les projets structurants du TER et du BRT. Il est précisé que cette initiative entraine dans une nouvelle phase avec le développement de lignes de rabattement vers le BRT et le TER, accompagné d'investissements dans les infrastructures routières, les dépôts et une flotte de bus plus écologique, ainsi qu'une amélioration des services aux voyageurs. L'intervention européenne, en coopération avec la Banque mondiale, visait à soutenir ces transformations en mobilisant des financements publics et un appui aux opérateurs privés, avec un objectif d'impact environnemental positif (Union européenne & Gouvernement du Sénégal, 2022).

En matière d'infrastructures stratégiques de transport pour l'intégration régionale, la Team Europe annonçait viser à améliorer l'efficacité du transport maritime et ferroviaire. En outre, un autre objectif était la poursuite de la facilitation du commerce sur le plan national et régional. Dans ce cadre, il était également prévu de poursuivre le développement des corridors régionaux, notamment sur les axes côtiers avec la Mauritanie, la Gambie et la Guinée-Bissau, à travers des projets tels que le Pont de Rosso et la route Senoba-Ziguinchor, qui étaient en cours à l'époque.

3.5.2 Les « flagship projects » du Global Gateway au Sénégal

Le Sénégal compte aujourd'hui quatre « flagship projects » dans le domaine des transports. Parmi ceux-ci figurent deux projets ayant bénéficié de financements de l'UE : la construction du BRT ainsi que le développement du réseau de transport public de Dakar. Le projet d'amélioration du port de Ziguinchor est un projet néerlandais, tandis que le projet d'aéroports modulaires est financé par la Tchèque. Ces

deux projets, bien que ne bénéficiant pas de fonds de l'UE, sont considérés comme des « flagship projects » dans la mesure où ils sont jugés représentatifs de la stratégie Global Gateway par l'UE (Commission européenne – DG INTPA, s. d.-b ; Entretien DG INTPA, 2026). Le projet du pont de Rosso n'est lui pas repris parmi les « flagship projects », bien qu'il s'inscrive également dans la stratégie du Global Gateway, comme l'a affirmé l'ambassadeur de l'UE au Sénégal, Jean-Marc Pisani (2026).

3.5.3 Études de cas : deux projets Global Gateway au Sénégal

Les deux projets retenus comme études de cas dans ce mémoire sont le Bus Rapid Transit (BRT) de Dakar ainsi que le projet du pont de Rosso, infrastructure transfrontalière reliant le Sénégal et la Mauritanie. Ces choix se justifient dans la mesure où ces projets apparaissent comme les plus représentatifs de l'action de l'UE au Sénégal dans le domaine des infrastructures de transport dans le cadre du Global Gateway. En effet, le BRT figure parmi les « flagship projects », tandis que le pont de Rosso illustre concrètement, selon Pisani (2026), ce que l'UE cherche à construire avec la stratégie Global Gateway.

3.5.3.1 Le Bus Rapid Transit (BRT) de Dakar

1. Présentation du projet

Selon la Banque européenne d'investissement (s. d.-a), ce projet consiste en la construction d'une ligne de Bus Rapid Transit (BRT) de 18,4 kilomètres et de 23 stations dans la zone urbaine de Dakar, ainsi qu'en l'acquisition de 141 bus électriques articulés. La BEI ajoute que le BRT vise à moderniser le réseau de transport urbain à Dakar afin d'augmenter l'efficacité et la qualité du service, tout en réduisant l'usage de la voiture individuelle. Il contribue ainsi au développement d'une mobilité durable et à la réduction des émissions liées aux transports (Banque européenne d'investissement, s. d.-a). Les travaux du BRT ont commencé à la fin de l'année 2019 (RFI, 2019).

Selon Proparco (2023), une filiale de l'Agence française de développement, le BRT visait à répondre à plusieurs problématiques à Dakar, notamment la congestion chronique de la circulation, source d'insécurité routière, ainsi que la pollution de l'air et les émissions élevées de gaz à effet de serre. Ce réseau de bus 100 % électriques, reliant la gare routière de Petersen, dans le centre-ville de Dakar, à la préfecture de Guédiawaye, dans la banlieue nord, constitue une première en Afrique subsaharienne. Avant sa mise en service, le BRT avait pour ambition de devenir un mode de transport majeur de l'agglomération dakaroise et visait, à terme, à transporter 300 000 voyageurs par jour (Proparco, 2023).

Le BRT a progressivement été mis en service à partir de janvier 2024 et est aujourd'hui, à la lecture de la presse, considéré comme un succès, notamment en raison de sa contribution à la décongestion du trafic dakarois, mais également de son confort et de sa régularité (Cissé, 2024). Selon le concessionnaire

du BRT, Dakar Mobilité, celui-ci aurait transporté plus de 18 millions de passagers au cours de sa première année d'exploitation, avec une moyenne de 60 000 voyageurs par jour de semaine (Le Quotidien, 2025).



Figure 2 : Photo d'un bus et d'un arrêt du réseau de BRT. Source : Proparco (2023).

2. Financement

Le projet de Bus Rapid Transit (BRT) a été financé par différents acteurs, dont le Banque mondiale, la BEI et le secteur privé. La BEI a contribué au financement à hauteur d'environ 80 millions d'euros sous forme de prêt, sur un coût total du projet estimé à environ 369 millions d'euros. L'investissement du secteur privé correspond à celui du concessionnaire, en l'occurrence Dakar mobilité, et s'élevait à environ 47 millions d'euros. L'UE a également apporté une subvention de 7 millions d'euros, dans le cadre du déploiement des bus électriques par le concessionnaire (Banque européenne d'investissement, s. d.-a ; Garecgo Fall & Gueye, s. d. ; Meridiam, 2023).

L'exploitation du BRT est assurée par le concessionnaire Dakar Mobilité, une société privée de droit sénégalais détenue à 70 % par l'entreprise française Meridiam, spécialisée dans le développement, le financement et la gestion à long terme d'infrastructures publiques durables, et à 30 % par le Fonds souverain sénégalais (FONSIS) (Meridiam, 2023).

Concernant la construction des infrastructures, celle-ci a été assurée par la China Road and Bridge Corporation (CRBC). Les bus ont, quant à eux, été fournis par l'entreprise chinoise China Railway Rolling Stock Corporation (Xinhua, 2023).

Ce montage financier illustre pleinement l'approche promue par le Global Gateway, fondée sur la mobilisation conjointe de ressources publiques et privées. En combinant un prêt de la BEI, une subvention de l'UE ainsi qu'un investissement du concessionnaire privé, ce projet s'inscrit dans une logique de financement mixte (blending).

Le prêt de la BEI a été accordé avant le lancement du Global Gateway, tandis que la subvention de l'UE, destinée à l'acquisition et au déploiement des bus par le concessionnaire, s'inscrit dans le cadre du Global Gateway (Banque européenne d'investissement, s. d.-a ; Meridiam, 2023).

3. Intérêts et enjeux stratégiques pour l'UE

Ce projet présente plusieurs intérêts stratégiques pour l'Union européenne. Il permet tout d'abord à l'UE de renforcer son rôle dans la promotion du développement durable. En effet, ce projet vise notamment à réduire l'utilisation de la voiture à Dakar et, par conséquent, les émissions de gaz à effet de serre (Banque européenne d'investissement, s. d.-a). Plus largement, cet investissement dans le BRT peut être perçu comme une tentative de renforcer le soft power européen au Sénégal, l'amélioration des conditions de vie permise par cette infrastructure étant susceptible d'améliorer l'image de l'UE auprès du gouvernement et de la population sénégalaise.

Ce projet peut également contribuer indirectement à la stabilité de Dakar et du Sénégal, en offrant un nouveau moyen de transport et en facilitant l'accès de certains habitants à de potentielles opportunités d'emploi. Enfin, cette potentielle amélioration des conditions socio-économiques et de la stabilité pourrait indirectement permettre une réduction des flux de migration irrégulière, qui constitue également un objectif pour l'Union européenne.

Toutefois, il est important de préciser qu'il ressort de la littérature consacrée au lien entre développement et migration que le développement peut, à court et moyen terme, entraîner une augmentation des migrations, dans la mesure où le développement économique accroît les moyens financiers des migrants potentiels. Cela remet ainsi en question l'efficacité de l'approche européenne visant à lutter contre la migration, notamment en s'attaquant à ses causes profondes (Schöffberger & Venturi, 2018 ; Talleraas, 2025).

Par ailleurs, un élément notable réside dans le fait que des financements européens contribuent à rémunérer des entreprises chinoises impliquées dans la construction des infrastructures et la production des bus. Cela met en évidence une certaine ambivalence de la stratégie européenne, dans la mesure où l'objectif de contrer la présence chinoise en Afrique à travers le Global Gateway peut, dans certains cas, conduire indirectement à soutenir cette même présence.

Cela fait écho au cas du financement d'un autre projet Global Gateway au Sénégal, celui du « développement du réseau de transport public de Dakar », qui a suscité une forte attention médiatique en avril et en mai 2026. Dans un article publié par le média Euractiv, Lund Nielsen (2026b) explique que l'entreprise chinoise CRRC, fortement subventionnée, serait en passe de remporter un marché d'une valeur de 320 millions d'euros visant à fournir 380 bus au gaz. Il ajoute que le projet est

financé par un consortium comprenant notamment la BEI, la Commission européenne et l'Agence française de développement (Lund Nielsen, 2026b).

Selon une fonctionnaire de la DG INTPA interrogée à ce sujet, l'UE souhaite faire évoluer ses procédures, qui n'auraient pas évolué aussi vite que la nouvelle vision stratégique portée par l'IVCDI et le Global Gateway. La fonctionnaire déclare ainsi que des procédures davantage alignées avec cette vision devraient voir le jour dans le cadre du nouveau cadre financier pluriannuel 2028-2034. Elle ajoute que cela permettrait d'éviter ce type de situation à l'avenir afin de faire primer les intérêts européens et ceux de ses pays partenaires avant ceux des pays extérieurs, sans pour autant basculer vers une logique d'aide liée à 100 %. Elle précise enfin que, bien que cette composante du projet soit fortement médiatisée, celui-ci comprend au moins une dizaine de marchés, dont certains ont déjà été attribués à des entreprises européennes (Entretien DG INTPA, 2026).

Ainsi, selon Lund Nielsen (2026a), Jozef Síkela, commissaire européen aux partenariats internationaux, aurait déclaré que la préférence européenne devrait être intégrée dans la future aide au développement de l'UE. Le commissaire aurait également affirmé que la politique étrangère ne pouvait se permettre d'être sentimentale dans un contexte où les infrastructures et les chaînes d'approvisionnement deviennent des instruments de pouvoir.

3.5.3.2 Le pont de Rosso

1. Présentation du projet

Le projet du pont de Rosso, dont les travaux ont débuté en 2021 mais qui était envisagé depuis plusieurs années, vise la construction d'un pont sur le fleuve Sénégal, entre les villes de Rosso en Mauritanie et Rosso au Sénégal. Selon Pisani (2026), ambassadeur de l'UE au Sénégal, l'objectif est que le pont soit terminé à la fin de l'année 2026.



Figure 3 : Photo du pont de Rosso en construction. Source : Délégation de l'Union européenne en Mauritanie (2025).

D'après la délégation de l'Union européenne au Sénégal (2021), le fleuve Sénégal représente un obstacle majeur entre les deux pays, notamment pour la circulation des personnes et des marchandises, affectant le transport et le développement des échanges commerciaux. La construction du pont devrait ainsi permettre de remédier à cette contrainte en reliant les deux rives, séparées par environ 1500 mètres. En outre, cette nouvelle infrastructure permet une réduction du temps de trajet et une baisse des coûts de transport. Plus largement, le pont contribuera à développer les flux de transport le long des corridors transafricains Tanger-Lagos et Alger-Dakar (Délégation de l'Union européenne au Sénégal, 2021). La position stratégique du pont de Rosso au sein de ces corridors, notamment du corridor Alger-Dakar passant par Nouakchott, peut être observée sur la carte ci-dessous.

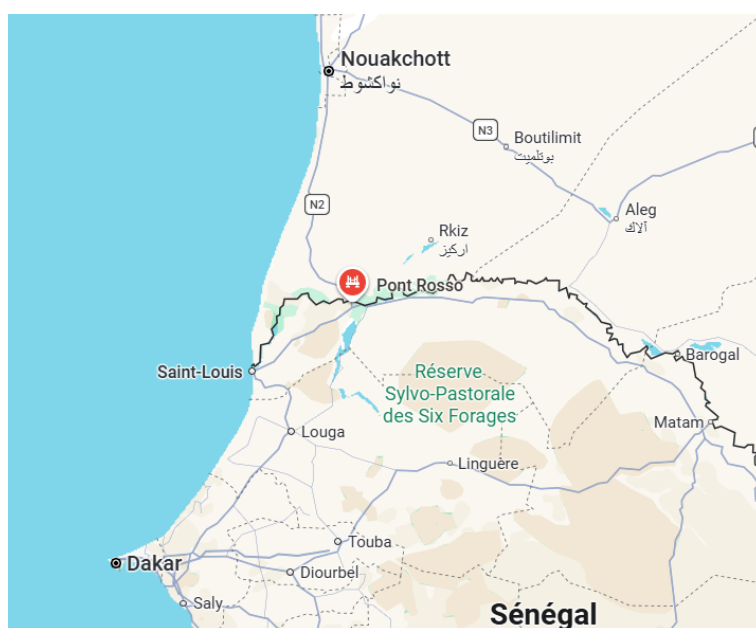


Figure 4 : Localisation du pont de Rosso sur l'axe reliant Dakar et Nouakchott via Saint-Louis. Source : Google Maps (2026c).

La Délégation de l'Union européenne en Mauritanie (2025) ajoute que le pont permettra de renforcer la coopération et l'intégration africaines, notamment en comblant un manque dans le Corridor Transafricain N°1 reliant Le Caire à Dakar. Selon la délégation, le projet a une portée au-delà de l'infrastructure, en effet, il vise aussi à améliorer l'accès aux services de base et les conditions de vie des populations dans la zone d'influence du projet, à savoir les régions du Trarza en Mauritanie et de Saint-Louis au Sénégal. Cela se traduit par exemple par la réhabilitation d'infrastructures scolaires et sanitaires, ou par la construction d'infrastructures marchandes (Délégation de l'Union européenne en Mauritanie (2025). Le pont, qui, selon le ministère des Finances et du Budget du Sénégal (2021), contribuera à améliorer l'intégration régionale, mesurera au total 1461 mètres de long pour une largeur de 14,55 mètres. Le projet inclut également la construction de 8 km de routes d'accès.

2. Financement

Selon le ministère des Finances et du Budget du Sénégal (2021), le coût total du pont de Rosso s'élève à 87,63 millions d'euros. Ce montant est financé par différents acteurs. La Banque africaine de Développement (BAD) contribue à hauteur de 40,75 millions d'euros, tandis que, du côté européen, la BEI participe via un prêt de 22,30 millions d'euros et l'UE à travers un don de 20 millions d'euros accordé dans le cadre de la Facilité d'investissement pour l'Afrique. Le reste du financement provient des budgets nationaux de la Mauritanie et du Sénégal, à hauteur de 3,5 et 1,04 millions d'euros respectivement. Diop (2020), explique dans un article publié par le média *Le360 Afrique* que les travaux sont assurés par l'entreprise chinoise Poly Changda, qui a remporté l'appel d'offres international.

Ce projet illustre le mécanisme du blending d'une subvention, non pas avec des ressources issues du secteur privé, mais bien avec des prêts issus d'institutions financières publiques. La subvention est issue de la Facilité Africaine d'investissement, un instrument créé en 2015 dans le cadre du FED et inspiré du Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures. Ce Fonds visait à mobiliser des prêts d'institutions financières publiques telles que la BEI et la BAD mais également des financements privés (DG INTPA, 2016). Dans ce cas, la subvention européenne illustre le blending d'une subvention avec des prêts d'institutions publiques en ce qu'elle a permis de mobiliser les prêts de la BEI et la BAD.

3. Intérêts et enjeux stratégiques pour l'UE

Ce projet répond à différents objectifs pour l'UE, principalement liés à l'intégration régionale et à la facilitation du commerce. En effet, ce nouveau pont permet de faciliter le transport de marchandises et constitue un nouveau maillon du corridor commercial Le Caire-Dakar. Cette évolution permettra aux produits et matières premières exportés et importés par l'UE de mieux circuler dans la région. À plus long terme, dans la perspective de l'APE signé mais toujours en attente de ratification par le Nigéria, qui vise à mettre en place une zone de libre-échange en Afrique de l'Ouest, cette infrastructure pourrait, en combinaison avec la suppression des droits de douane, gagner en importance dans la facilitations des échanges commerciaux dans la région (Entretien DG TRADE, 2025).

Ce projet contribue également au soft power européen, en facilitant le commerce et les déplacements dans la région, permettant d'améliorer les conditions de vie des habitants, notamment grâce à une réduction importante du temps de trajet entre Nouakchott et Dakar. Selon Diop (2020), le pont permettra de gagner deux heures sur le trajet. Il ajoute que la traversée du pont est estimée à deux minutes, tandis qu'une traversée en bac durait environ 30 minutes.

En ce qui concerne la construction du pont, celle-ci est assurée par l'entreprise chinoise Poly Changda. Tout comme le BRT, ce cas illustre la problématique liée à la rémunération d'entreprises chinoises dans

le cadre de projets du Global Gateway, discutée avec la fonctionnaire de la DG INTPA. Parmi les dix-sept entreprises ayant répondu à l'appel d'offre, dix étaient chinoises, ce qui témoigne de leur forte présence dans le secteur. Du côté européen, seules trois des dix-sept offres émanaient de sociétés issues d'États membres de l'UE. L'offre de l'entreprise portugaise s'élevait à plus de 126 millions d'euros, l'offre italienne à près de 70 millions, et l'offre espagnole à 120 millions, tandis que l'offre retenue de Poly Changda s'élevait à 47 millions d'euros (Unité de Gestion du Projet de construction du Pont Rosso, 2020). Bien que l'offre chinoise ait été moins élevée, lui permettant de remporter l'appel d'offre, il est intéressant de noter que Cabestan (2023) explique que, même si leurs offres sont souvent moins coûteuses et leur permettent de remporter des marchés, les entreprises chinoises ont tendance à réviser ultérieurement les contrats et à y ajouter des coûts supplémentaires.

4 Relations entre la Chine et le Sénégal

4.1 Introduction

Ce chapitre porte sur les relations sino-sénégalaises dans le cadre de la Belt and Road Initiative (BRI), et plus précisément sur les investissements dans les infrastructures de transport au Sénégal. Tout d'abord, l'histoire de la coopération sino-africaine sera retracée, ainsi que celle des relations entre la Chine et le Sénégal. Une section sera ensuite consacrée aux mécanismes de financement chinois utilisés pour investir dans les infrastructures de transport. Par la suite, l'évolution de la Belt and Road Initiative sera analysée depuis son lancement en 2013, avec un focus particulier sur la période récente afin d'étudier les évolutions de cette stratégie, avant d'aborder deux études de cas de projets d'infrastructures de transport financés par la Chine après 2021.

4.1.1 Histoire et évolution de la coopération sino-africaine

Selon Aurégan (2024), maître de conférences à l'université catholique de Lille, bien que l'expression « Chinafrique » ait commencé à être médiatisée au début de notre siècle, il faut remonter bien plus tôt pour trouver les premières traces d'échanges entre la Chine et le continent africain. Par exemple, des pièces chinoises réservées au commerce extérieur datant du début du 15^{ème} siècle ont été retrouvées au Kenya en 2008. D'après l'auteur, ce lien n'est cependant sans doute pas le plus ancien, puisqu'encore plus tôt, il semble que des esclaves noirs étaient déjà acheminés depuis l'Afrique vers la Chine par des négriers arabes dès le 7^{ème} siècle. Les relations sino-africaines remontent donc à plusieurs siècles en arrière, cependant, la présence chinoise sur le continent s'est amplifiée dans l'histoire récente. En effet, c'est à partir des années 1950 que l'État chinois a commencé à nouer des liens avec l'Afrique, et sa présence s'est intensifiée à partir du début des années 2000. La Conférence de Bandung en 1955 a

constitué la première grande étape de la politique étrangère chinoise envers les pays du tiers-monde, marquant la première véritable rencontre entre la Chine et les États du Sud Global (Aurégan, 2024).

Chaponnière (2008b), chercheur et économiste pour l'Agence française de développement, explique que lors de cette conférence, du côté africain, les dirigeants de l'Égypte, de la Libye, du Ghana, du Libéria et du Soudan étaient présents et ont rencontré Zhou Enlai². Quelques années plus tard, le ministère des Affaires étrangères chinois a créé une section dédiée à ses relations avec l'Afrique, et une Association de l'amitié des peuples de Chine et d'Afrique a également été créée. Zhou Enlai s'exprimait à l'époque principalement en termes idéologiques, bien que l'engagement de la Chine intégrait déjà des considérations économiques. Durant les années 1960, Zhou Enlai effectue une tournée en Afrique, qu'il commence en Égypte en 1963, avant de visiter notamment la Guinée et le Mali. Lors de cette tournée, il prononce à Accra en 1964 un discours dans lequel il énonce huit principes régissant l'aide chinoise. Ces principes, bien qu'ils aient été réinterprétés au fil du temps, restent encore aujourd'hui d'actualité. Ces principes sont l'égalité entre les partenaires, les bénéfices mutuels, le respect de la souveraineté, l'utilisation de dons ou de prêts sans intérêt et l'allégement des charges, le renforcement du bénéficiaire, le respect des obligations, l'égalité de traitement entre exports chinois et locaux (Chaponnière, 2008b).

Dès le début de sa politique d'aide à l'Afrique dans les années 1960, la Chine assume sa situation économique fragile et présente l'aide apportée comme un sacrifice consenti par le peuple chinois. Malgré ses problèmes de développement à l'époque, elle apporte son soutien aux pays africains tout en véhiculant l'idée qu'elle est mieux placée que les pays occidentaux pour leur venir en aide. Cette rhétorique reste mobilisée aujourd'hui, le gouvernement qualifiant toujours son pays de pays en développement, ce qui lui permet de présenter la relation comme étant d'égal à égal et mutuellement bénéfique (Chaponnière, 2008b).

C'est pendant les années 1960 que le gouvernement chinois commence à promouvoir la construction d'infrastructures par ses entreprises en Afrique, et notamment des infrastructures de transport. Par exemple, en 1964, Zhou Enlai propose au Mali et à l'Algérie la construction par ses entreprises d'une route transsaharienne, projet qui n'aboutira pas. Après cet échec, la Chine obtient la construction du Tanzam, une voie ferrée de 1600 kilomètres, après que les occidentaux aient refusé de financer sa construction. Concernant le financement de ce projet se chiffrant à 400 millions de dollars, la Chine proposa un prêt sans intérêt sur une période de trente ans. La construction de ce projet eu lieu entre 1973 et 1976, et permit aux entreprises chinoises de se forger une réputation sur le continent, qui leur

² Zhou Enlai était le Premier ministre de la République populaire de Chine du 1^{er} octobre 1949 au 8 janvier 1976 (Perspective Monde, s. d.-b).

permis pendant les années 1980 de construire notamment des palais, des assemblées nationales ou encore des stades. Chaponnière (2008b), précise qu'en plus de son grand intérêt pour les infrastructures, la politique de coopération chinoise n'a pas négligé les actions humanitaires et culturelles. Le pays a par exemple envoyé des missions médicales et d'experts dans les années 1960 et a par la suite mis l'accent sur l'influence culturelle, par exemple en ouvrant des centres culturels en Afrique et en donnant des bourses d'études aux Africains (Chaponnière, 2008b).

Selon Aurégan (2024), dans les années 1990, le gouvernement chinois s'est fixé l'objectif de redevenir la première puissance mondiale, et s'est pour cela doté d'outils, d'institutions et de moyens afin d'atteindre ce but. 1993 marque le début des « Trente Glorieuses » chinoises, c'est cette année-là que les fondations de la relation sino-africaine d'aujourd'hui se sont établies. Ces années marquent l'augmentation des flux, mais aussi des visites et déplacement chinois en Afrique, ainsi que des accords et contrats (Aurégan, 2024). Tellenne (2025), professeur d'économie et de géopolitique ayant publié une vingtaine d'ouvrages, considère lui l'an 2000 comme un tournant pour les relations sino-africaines, notamment de par la création du FOCAC, le Forum sur la coopération sino-africaine. Il ajoute que les échanges entre la Chine et le continent africain ont été multipliés par 30 entre 2000 et 2015 et que depuis 2009, la Chine représente le premier partenaire commercial de l'Afrique dans son ensemble (Tellenne, 2025).

D'après Ben Salem (2016), diplomate et homme politique tunisien, le FOCAC a été créé en 2000 dans le but de promouvoir les relations bilatérales entre l'Afrique et la Chine. L'auteur précise que sa création a notamment suscité des inquiétudes en Occident face à la montée en puissance politique et économique de la Chine ainsi qu'à l'intérêt soudain qu'elle portait au continent africain. Selon lui, cet intérêt s'expliquait principalement par les besoins grandissants de la Chine en énergie et matières premières, dans une logique de sécurisation de son approvisionnement (Ben Salem, 2016).

4.1.2 Historique des relations entre la Chine et le Sénégal

Dans un article publié dans la revue de géopolitique *Outre-Terre*, Correia (2011) explique que les relations entre la Chine et le Sénégal ont connu plusieurs phases. Dans les années 1960 et 1970, la coopération était principalement de nature idéologique, avant que la dimension économique ne gagne progressivement en importance après un changement d'orientation de la Chine. L'auteur ajoute qu'au début de leur coopération, la Chine est principalement intervenue dans les secteurs de l'agriculture, de la santé et des travaux publics. Cette coopération s'est notamment traduite par la réalisation de plusieurs projets d'infrastructure tels que le barrage d'Affiniam en Casamance en 1980, le Stade de l'Amitié construit à Dakar en 1985, ou encore l'hôpital régional de Ziguinchor. Correia (2011) souligne

également que les deux pays s'étaient accordés sur une stratégie de développement reposant entre autres sur les infrastructures.

Toutefois, Correia (2011) explique qu'une rupture diplomatique est intervenue entre les deux États en 1996, à la suite de la reconnaissance de Taïwan par le Sénégal. L'auteur ajoute néanmoins que la Chine n'a pas eu besoin de plus d'une décennie pour rétablir son influence au Sénégal, malgré les tentatives de Taïwan de renforcer sa présence dans certains secteurs auparavant soutenus par la coopération chinoise, notamment la santé et l'agriculture. Correia avance plusieurs éléments pour expliquer la décision du Sénégal de tourner le dos à Taïwan. Selon lui, le rétablissement du partenariat avec la Chine s'expliquait principalement par des considérations réalistes et pragmatiques liées au contexte géopolitique et économique, marqué par l'ascension de la Chine, alors perçue comme une future superpuissance. Il précise également que, pour Dakar, se tourner vers la Chine permettait de tirer profit de cette coopération sur deux plans simultanément. En effet, cela permettait au Sénégal d'étendre sa sphère diplomatique en se rapprochant d'un État puissant, ce qui lui permettait de lancer un signal fort à ses partenaires traditionnels qui étaient la France et les États-Unis. De plus, cette coopération offrait au Sénégal la possibilité de contourner en partie les conditionnalités imposées par les institutions de Bretton Woods dans le cadre de certaines aides au développement (Correia, 2011).

Cheikh Tidiane Gadio, ministre sénégalais des Affaires étrangères à l'époque du rétablissement des relations diplomatiques, déclare que l'élément déclencheur de ce rapprochement résidait dans le fait que le Sénégal était alors pressenti pour représenter l'Afrique à l'ONU. L'absence de reconnaissance de la Chine risquait alors de compromettre la candidature sénégalaise (Gadio & Diop, 2013).

Selon un article de Jeune Afrique (2005), bien que le Sénégal ait laissé à Taïwan la possibilité de maintenir des relations économiques, commerciales et culturelles, Taipei a directement annoncé la suspension de tous les projets et programmes en cours de mise en œuvre dans le cadre de la coopération entre les deux États.

Selon Correia (2011), les relations avec la Chine ont donc repris en 2005, menant à des avis fragmentés parmi les Sénégalais sur la présence chinoise dans les années qui ont suivi, avec d'un côté plusieurs acteurs tels que le gouvernement et l'Association des consommateurs sénégalais, qui y voyaient des intérêts stratégiques ainsi qu'une baisse des prix des produits pour les citoyens. De l'autre côté, les commerçants sénégalais et les organisations patronales percevaient la présence chinoise et l'abondance de produits chinois sur le marché d'un mauvais œil. En effet, ils se plaignaient de la concurrence des produits chinois, entre autres dans le secteur textile (Correia, 2011).

La relation sino-sénégalaise comporte également une dimension culturelle. Après le rétablissement des relations diplomatiques, la Chine a commencé à octroyer des bourses à des étudiants sénégalais.

Entre 2005 et 2010, un total de 186 bourses a ainsi été attribué, tandis qu'une tournée de découverte de la Chine a également été organisée pour des étudiants sénégalais en 2011. Cette dimension culturelle se traduit aussi par le financement de projets tels que le Grand Théâtre national du Sénégal ou le musée des civilisations noires (Correia, 2011).

4.1.3 Cadre de la coopération sino-sénégalaise

En 2014, les relations entre la Chine et le Sénégal ont connu un tournant. En effet, dans le cadre d'une visite de Xi Jinping au Sénégal, les chefs d'États des deux pays se sont entretenus sur le développement des relations sino-sénégalaises et sino-africaines. Dans ce contexte, ils ont affirmé leur volonté de développer un partenariat d'amitié et de coopération durable, ainsi que de promouvoir un développement partagé et une prospérité commune. Macky Sall avait déclaré attendre beaucoup de ce nouveau partenariat d'amitié et de coopération, et espérait approfondir la coopération entre les deux pays dans des domaines tels que les infrastructures, les ressources minières ou l'énergie. Dans le cadre de cette rencontre entre les deux chefs d'État, plusieurs documents de coopération bilatérale ont été signés, parmi lesquels l'accord de coopération économique et technique entre les gouvernements chinois et sénégalais (Ministère des Affaires Étrangères de la République Populaire de Chine, 2014).

En septembre 2016, à l'occasion d'une visite de Macky Sall en Chine, les deux États ont davantage approfondi leurs relations bilatérales, en signant un partenariat de coopération stratégique global (Li, 2017b ; Ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine, s. d.).

En 2018, les relations sino-sénégalaises se sont encore renforcées à l'occasion d'une visite de Xi Jinping au Sénégal, durant laquelle dix accords ont été signés dans des domaines variés tels que la justice, la coopération économique et technique, les infrastructures, la valorisation du capital humain et l'aviation civile. Ces accords visaient à approfondir les relations économiques et politiques entre les deux États. Dans ce contexte, les deux Chefs d'États ont également assisté à l'inauguration d'une arène de lutte, entièrement financée par la Chine (Agence Ecofin, 2018 ; Le Monde, 2018). Selon le média d'État chinois *Xinhua* (2019), parmi les accords signés figurait notamment un accord relatif à la construction d'infrastructures. Le média ajoute que la coopération sino-sénégalaise dans ce domaine était considérée comme exemplaire par Aubin Sagna, secrétaire général du ministère des Infrastructures, qui aurait également déclaré que les deux pays collaboraient à la mise en œuvre de plusieurs projets structurants, dont l'autoroute Mbour-Fatick-Kaolack (*Xinhua*, 2019).

Dans ce contexte, le Sénégal est devenu en 2018 le premier pays d'Afrique de l'Ouest à intégrer formellement la Belt and Road Initiative, en signant un Mémoire d'entente avec la Chine. Tiezzi (2018) déclare, dans un article publié par le média *The Diplomat*, que le document signé formalisait la

coopération déjà existante entre les deux pays en matière d'infrastructures. L'auteure cite le ministère des Affaires étrangères chinois, qui aurait déclaré que la position géographique stratégique du Sénégal en faisait un nouvel élément clé de la BRI et espérait que sa participation au projet génèrerait un effet d'entraînement en Afrique de l'Ouest (Tiezzi, 2018).

Plus récemment, à l'occasion de la visite d'Ousmane Sonko, alors Premier ministre, en Chine en 2025, durant laquelle il a rencontré Xi Jinping, les deux États ont à nouveau approfondi leur partenariat bilatéral à travers un renforcement de leur coopération économique, politique et culturelle (Business Insider Africa, 2025). Selon Li (2025), ambassadeur de Chine au Sénégal, ils ont notamment signé un accord-cadre de partenariat économique pour le développement partagé, offrant une garantie institutionnelle au commerce et aux investissements bilatéraux.

4.2 Mécanismes de financement chinois du développement des infrastructures

4.2.1 Caractéristiques du financement chinois du développement

Tout d'abord, il convient de préciser que, dans le cadre de ce mémoire, l'aide au développement chinoise est entendue au sens large. En effet, comme l'explique Aurégan (2024), la Chine entremêle dans ses statistiques des éléments relevant de l'aide publique au développement (APD) au sens strict, tels que des dons ou des prêts sans intérêt, avec des produits financiers et commerciaux comme les prêts concessionnels ou les crédits acheteurs. Cette imbrication entre aide, stratégies commerciales et financement du développement via des prêts rend difficile la caractérisation de l'aide chinoise par l'OCDE et ses États membres (Aurégan, 2024). Dès lors, ce mémoire adopte la même approche qu'Aurégan (2024) dans son ouvrage et privilégie la formule « financement chinois du développement », celle-ci illustrant mieux l'approche chinoise que le terme « aide ».

Dans une publication pour l'Institut français des relations internationales (Ifri), Niquet et Touati (2011), respectivement politologue spécialiste de la Chine et chercheur spécialiste de l'Afrique subsaharienne, rejoignent l'analyse d'Aurégan (2024) en soulignant qu'il existe une grande confusion en ce qui concerne la définition de ce qu'est l'aide chinoise, ce qui explique que les montants qui y sont associés sont souvent surestimés. À l'instar d'Aurégan (2024) ils expliquent que ces chiffres regroupent à la fois l'aide au développement au sens strict, la coopération économique ainsi que des intérêts privés.

Guérin (2008), chercheur et enseignant à Science Po Paris ainsi que dans d'autres universités, va également dans ce sens. Il précise notamment que les chiffres officiels chinois ne tiennent pas en compte les annulations de dette, tandis qu'ils incluent parfois certaines dépenses militaires, ce qui s'est par exemple traduit par un pic des montants en 1974 dans le contexte de la guerre du Vietnam. Il ajoute que l'un des éléments rendant l'aide chinoise particulièrement difficile à analyser réside dans le recours

à des « paquets d'aide » dans la politique chinoise de financement du développement. En effet, ces paquets mêlant différentes formes de financement rendent impossible la distinction entre ce qui relève de l'APD au sens strict, de la coopération économique ou encore des intérêts privés (Guérin, 2008).

Niquet et Touati (2011) expliquent que l'aide chinoise prend des formes variées, puisqu'elle est composée de dons, de prêts sans intérêt, et de prêts à taux préférentiels. Ils précisent que, sur certains aspects, l'aide chinoise peut être considérée comme une aide au développement au sens défini par l'OCDE. Toutefois, dans d'autres cas, elle se rapproche davantage d'investissements à caractère commercial. Les auteurs soulignent qu'au-delà des principes affichés, l'approche chinoise est souvent résumée par la formule « Trade, not Aid ».

Concernant la caractéristique chinoise de l'absence de « conditionnalité », Niquet et Touati (2011) déclarent que la politique d'aide chinoise est en réalité conditionnelle. En effet, comme cela a pu être observé à travers le cas du Sénégal et du rétablissement de ses relations avec la Chine en 2005, l'adhésion au principe d'une seule Chine ainsi que la rupture des relations avec Taïwan semblent être des conditions importantes. D'autres éléments peuvent également influencer l'accès à l'aide chinoise, comme le dépôt, ou non, de plaintes antidumping auprès de l'OMC. Les auteurs précisent ainsi que la Chine fait régulièrement référence à un ensemble de situations susceptibles d'« heurter les sentiments du peuple chinois » et de détériorer ses relations avec ses partenaires (Niquet & Touati, 2011).

Li (2017a), professeur à l'Université de la Colombie-Britannique et auteur de plusieurs publications portant sur les relations internationales et le commerce chinois, rejoint Niquet et Touati (2011) en déclarant que l'adhésion au principe d'une seule Chine ainsi que la rupture des relations avec Taïwan constituent les seules conditions ostensibles pour bénéficier de l'aide chinoise. Il ajoute que certains pays tirent profit de la rivalité entre la Chine et Taïwan en alternant entre la reconnaissance diplomatique des deux entités, ce qui leur permet de bénéficier de l'aide des deux parties (Li, 2017a). Dans le cas du Sénégal, bien qu'il n'ait alterné qu'une seule fois, le renouveau des relations avec la Chine a coïncidé avec la fin d'un plan d'aide quinquennal taïwanais d'une valeur de 120 millions, illustrant l'instrumentalisation de la rivalité sino-taïwanaise (Banyongen, 2017).

Aurégan (2024) introduit dans son ouvrage une autre caractéristique importante de l'aide chinoise, le concept d'« aide liée ». Il s'agit d'une forme d'aide au développement dans laquelle les prêts et subventions accordés sont conditionnés au recours à des entreprises du pays donateur, ou d'un groupe restreint de pays, pour l'achat de biens et de services ou la réalisation de travaux. Ce mécanisme permet aux ministères, banques et entreprises du pays donateur d'obtenir une forme de « retour sur investissement » lié à l'aide accordée par leur gouvernement, en récupérant tout ou une partie des ressources investies. L'auteur précise que les États membres du Comité d'aide au développement (CAD)

de l'OCDE ne sont pas autorisés à recourir à cette pratique. La Chine ne faisant pas partie du CAD, ce mécanisme lui permettrait de récupérer entre 60 et 90 % des financements alloués, notamment en imposant des entreprises chinoises comme maître d'œuvre dans le cadre d'accords de coopération ou de prêts (Aurégan, 2024).

4.2.2 Les principaux instruments chinois de financement des infrastructures

Étant donné la complexité de l'approche chinoise du financement du développement, qui mêle à la fois des formes d'aide relevant de l'APD et des mécanismes financiers à caractère commercial, cette section vise à analyser les modalités des principales formes chinoises de financement du développement. Tout d'abord, il convient de préciser que, comme l'explique Bräutigam (2011), la Chine a sa propre définition de l'aide étrangère. Dès lors, il arrive que des éléments considérés comme de l'aide publique au développement (APD) par le CAD de l'OCDE ne sont pas nécessairement définis comme tels par la Chine, et inversement.

Dans un document d'orientation de l'Agence française de développement (AFD), Bertuzzi et al. (2019) expliquent que, dans le *Livre blanc sur l'aide extérieure* publié par la Chine en 2014, la Chine distingue trois formes d'aide extérieure différentes : les dons, les prêts sans intérêt et les prêts concessionnels. Ils précisent que les dons et les prêts sans intérêt sont gérés par le ministère chinois du Commerce (MOFCOM), tandis que les prêts concessionnels sont accordés par l'Export-Import Bank of China (EximBank). En plus de ces instruments pouvant être assimilés à de l'aide, les auteurs citent également, parmi les instruments chinois à caractère commercial, les prêts commerciaux et les investissements directs étrangers (Bertuzzi et al., 2019).

Dans une note de la direction générale du Trésor français, Bertrand et Zoghely (2021) expliquent que la Chine a, au cours des deux dernières décennies, de plus en plus privilégié les prêts concessionnels et commerciaux au détriment des dons et des prêts sans intérêt. Les deux principales banques en matière de prêts sont l'EximBank, qui accorde des prêts concessionnels, ainsi que la China Development Bank (CDB), qui octroie des prêts commerciaux. Ces banques, appelées « policy banks », accordent respectivement 56,8 % et 22,9% des prêts (Bertrand & Zoghely, 2021). Selon Aurégan (2024), ces prêts chinois, avec ou sans intérêt, sont accordés dans le cadre d'accords de coopération économique bilatéraux.

Dans un article publié dans la revue *Forum for Development Studies*, Liu et Li (2025) expliquent qu'entre 2013 et 2018, les prêts concessionnels ont constitué la principale source de financement de l'aide chinoise et que ceux-ci sont exclusivement accordés par l'EximBank. Selon les auteurs, les données relatives aux conditions de ces prêts demeurent peu transparentes, mais les chercheurs estiment que leurs taux d'intérêt sont généralement compris entre 2 à 3 %, qu'ils comportent une période de grâce

moyenne de cinq ans ainsi qu'une période de remboursement de 15 à 20 ans (Liu & Li, 2025). D'après Bertrand et Zoghely (2021), pour que le Comité d'aide au développement considère un prêt comme concessionnel, l'élément de concessionnalité, ou élément-don³, de celui-ci doit correspondre à au moins 25 % du montant. Aurégan (2024) précise par ailleurs que ces prêts sont destinés au financement de projets structurels et onéreux, tels que des autoroutes par exemple.

Parmi les types de prêts accordés par l'EximBank figurent notamment les « Preferential Buyer's Credit (PBC) ». Najar, Padiou et Scapecchi (2022) expliquent, dans un ouvrage publié par l'Agence française de développement, qu'il s'agit de prêts octroyés pour des achats de biens et services chinois, et que à l'instar des crédits d'exportation, ceux-ci ne remplissent pas les critères de l'OCDE permettant d'être considérés comme de l'aide publique au développement. Adjei (2025), membre du Global Development Policy Center de l'université de Boston, explique qu'il s'agit de prêts assortis de conditions concessionnelles, avec un taux d'intérêt généralement fixe, par exemple de 2 %, une période de grâce de cinq à sept ans et d'une période de remboursement de dix à treize ans. Elle précise également que ce type de prêt implique que les fonds ne sont pas versés directement au gouvernement bénéficiaire, mais à l'entreprise ayant signé le contrat EPC.

Adjei (2025), explique qu'un « contrat EPC (Engineering, Procurement and Construction) », c'est-à-dire un contrat clé en main d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction, consiste généralement en un accord commercial signé entre le gouvernement bénéficiaire et une entreprise chinoise chargée de la construction, définissant l'objet du chantier, ses différentes étapes, les délais de réalisation ainsi que le prix.

En ce qui concerne les prêts sans intérêt, Guérin (2008) déclare que, contrairement aux prêts concessionnels, ils ne sont pas nécessairement remboursés par les bénéficiaires. Il ajoute que, selon les autorités chinoises, environ 90 % des dettes liées aux prêts sans intérêt seraient annulées. Liu et Li (2025) expliquent que, depuis 1995, la Chine applique une politique de « conversion de dette en aide » ou d'allègement de la dette, spécifiquement pour les prêts sans intérêt. Selon les auteurs, entre 2013 et 2018, la Chine aurait annulé un total de 98 prêts sans intérêt arrivés à échéance, représentant 4,184 milliards de yuans (environ 524,2 millions d'euros). Niquet et Touati (2011) ajoutent que l'annulation de la dette figure parmi les principaux arguments de la stratégie chinoise en Afrique. Ils précisent que les réunions du FOCAC sont habituellement suivies d'annonces d'annulation de dette. Selon Aurégan

³ « Pour mesurer l'"élément-don", on calcule la différence entre la valeur nominale du prêt et la valeur actualisée (au taux fixe de 10 %) des flux de remboursements de l'emprunteur - capital et intérêts. Le ratio de cette différence à la valeur nominale du prêt donne l'élément-don. Pour relever de l'APD, un prêt doit avoir un élément-don d'au moins 25 %, et d'au moins 35 % lorsque l'aide est liée à l'achat de biens et services produits par le donateur. » (Chaponnière, 2008a, p. 18).

(2024), ces prêts, qui émanent du MOFCOM, servent au financement d'infrastructures et de projets ayant un coût modéré.

Concernant les dons, ceux-ci sont, d'après Niquet et Touati (2011) gérés par le ministère du Commerce chinois (MOFCOM) et principalement destinés à soutenir des projets sociaux tels que des écoles, des hôpitaux, des logements ou encore des projets sanitaires. Liu et Li (2025) déclarent que ces dons sont destinés aux pays les moins développés ou présentant une solvabilité insuffisante. Aurégan (2024) précise qu'ils consistent généralement en du matériel et de l'équipement.

Enfin, concernant l'appui budgétaire, Bräutigam (2011) explique que la Chine y recourt rarement, tandis que Chaponnière (2008a), affirme qu'elle n'en accorde pas, la Chine se concentrant exclusivement sur les financement de projets.

En ce qui concerne les prêts commerciaux chinois, Bertuzzi et al. (2019) expliquent qu'ils sont accordés à la fois par les deux banques publiques chinoises opérant à l'étranger, la China Development Bank (CDB) et l'EximBank, ainsi que par des banques privées, les quatre principales étant l'Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), la Bank of China (BOC), la China Construction Bank (CCB) et l'Agricultural Bank of China (ABC). D'après les auteurs, 97 % des opérations de prêts chinoises réalisées à l'international dans le cadre de la BRI entre 2013 et 2017 auraient été financées par ces six banques. Selon CABRI⁴ (2021), les prêts commerciaux chinois correspondent généralement à des prêts à moyen et long termes libellés en dollars ou en euros, avec des périodes de grâce et des échéances variant selon les prêts. Jusqu'en 2021, leur taux était indexé sur le taux interbancaire offert à Londres (LIBOR), auquel s'ajoutait une marge comprise entre 4,5 à 6 % (CABRI, 2021). Après 2021, le LIBOR a été remplacé par d'autres taux de référence tels que le Secured Overnight Financing Rate (SOFR) pour les prêts libellés en dollars et l'EURIBOR pour les prêts libellés en euros (World Bank Group, 2021).

4.3 La stratégie chinoise d'investissement dans les infrastructures depuis 2013 : la Belt and Road Initiative

4.3.1 La Belt and Road Initiative : présentation et objectifs

La Belt and Road Initiative (BRI), une stratégie chinoise visant à investir massivement dans les infrastructures et la connectivité mondiale, notamment dans les secteurs du transport, de l'énergie, des télécommunications et du développement industriel a été lancée en 2013 par le président Xi Jinping. Ce plan présente plusieurs intérêts pour la Chine, dont le renforcement des liens commerciaux

⁴ Selon CABRI (s. d.), l'Initiative africaine concertée sur la réforme budgétaire (CABRI) est « une organisation intergouvernementale, qui offre une plateforme d'échange et d'apprentissage entre pairs, pour les Ministères des Finances du Budget et du Plan des pays africains. »

mondiaux, l'expansion des marchés pour les entreprises chinoises, ainsi que la promotion de la Chine et de ses relations politiques (Di Ciommo et al., 2024).

Cabestan (2019), explique qu'à son lancement, la BRI portait le nom de « One Belt One Road », soit « une ceinture, une route » en français. A l'origine, l'initiative se composait de deux volets, une ceinture terrestre couvrant l'Asie centrale jusqu'à l'Europe orientale puis occidentale, et un volet maritime reliant l'Asie du Sud-Est et le sous-continent indien au Moyen-Orient, à la côte Est de l'Afrique, à la Méditerranée puis finalement au continent européen. Cabestan précise qu'à ses débuts, l'initiative concernait une soixantaine de pays, avant d'être rebaptisée Belt and Road initiative (BRI) deux ans après sa création. Ce changement de nom s'est accompagné d'une évolution importante, puisque la BRI a alors acquis une portée mondiale (Cabestan, 2019).

Bien que l'ensemble du continent africain ne fût pas formellement inclus dans la stratégie lors du lancement de la BRI, Acker et Bräutigam (2021) observent un pic des prêts chinois en Afrique en 2013, année du lancement de l'initiative. Les auteurs ajoutent que les montants ont ensuite décliné après cette date. Cela témoigne de la dynamique impulsée par la BRI dès son lancement, au-delà même de son périmètre géographique initial. Cabestan (2023) observe également ce pic en 2013 et souligne que les prêts accordés aux gouvernements africains sont passés de 11,9 milliards de dollars en 2012 à 17,5 milliards en 2013.

Yu (2024) chercheur senior à la National University of Singapore, spécialiste de la Belt and Road initiative (BRI) et auteur de plusieurs publications dans des revues internationales à comité de lecture ainsi que de quatre monographies, déclare que la BRI est au centre du changement de paradigme de la politique étrangère chinoise. Selon lui, depuis son lancement, la BRI est devenue la pièce maitresse de l'ambition chinoise de s'imposer comme une puissance mondiale. Il ajoute que la BRI trouve ses origines dans l'historique « Silk Road », ou « Route de la soie » en français, qui constituait un vaste réseau de routes maritimes et terrestres permettant les échanges commerciaux, la communication ainsi que les échanges culturels avec les pays eurasiens. Ce réseau a ensuite progressivement cessé d'être utilisé à partir des années 1600 (Yu, 2024).

Selon Yu (2024), le lancement de la BRI en 2013 a été motivé par des considérations économiques, géopolitiques et historiques. Parmi les principales raisons ayant conduit au lancement de cette initiative visant à développer la connectivité interrégionale figurait notamment le besoin de maintenir la croissance économique chinoise dans un contexte de ralentissement économique intérieur. De plus, l'auteur ajoute que la Chine était alors confrontée à plusieurs défis internes, tels que la dégradation environnementale, les inégalités de développement régional ou encore l'élargissement des écarts de richesse entre les populations. Selon lui, ces éléments affectaient de plus en plus le développement

durable de l'économie chinoise, et la BRI devait permettre à la Chine de répondre à ces problématiques tout en construisant une économie de haute qualité et à hauts revenus (Yu, 2024).

Yu (2024) justifie également le lancement de la BRI par la nature de la croissance économique chinoise, fortement soutenue par des industries manufacturières tournées vers l'exportation, qui nécessitent l'importation de grandes quantités de composants intermédiaires et de matières premières. Dès lors, le développement d'un réseau de transport complet et efficace facilitant la circulation des marchandises et du commerce entre la Chine et les autres pays apparaît comme essentiel. L'auteur ajoute que le développement de l'interconnectivité par les infrastructures est un pilier central de la BRI, permettant à la Chine de renforcer son accès aux ressources naturelles, aux marchés régionaux et aux chaînes d'approvisionnement industrielles. Selon lui, les initiatives de la BRI en matière de développement des infrastructures, de commerce et d'économie renforceront la position géopolitique de la Chine dans le monde (Yu, 2024).

Courmont, Lasserre et Mottet (2023), trois professeurs d'université, déclarent dans une publication pour la revue *Futuribles* que le développement des infrastructures de transport et énergétiques, bien que très visible dans la stratégie de la BRI, ne constitue pas le seul aspect de cette stratégie et représente davantage un instrument au service des objectifs chinois qu'un but en soi. Selon les auteurs, la BRI poursuit trois objectifs principaux : assurer la stabilité de la Chine, notamment à travers le développement économique intérieur et une meilleure distribution de la richesse ; sécuriser les frontières, l'environnement régional et l'approvisionnement en matières premières ; et enfin proposer une alternative à l'ordre mondial hérité de Bretton Woods, notamment sur les plans commercial et financier. Cela passe par exemple par la création de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (BAII) (Courmont, Lasserre & Mottet, 2023).

4.3.2 La BRI : financement et mise en œuvre

He (2019), professeur d'université et senior fellow au sein du *Centre for International Governance Innovation*, spécialiste de la Chine et notamment de son rôle dans la gouvernance économique mondiale, explique que la Belt and Road Initiative est principalement financée par les « policy banks » chinoises ainsi que par les banques commerciales publiques. Selon l'auteur, entre 2013 et 2018, 81 % des financements de la BRI provenaient de ces institutions. Les deux policy banks, la China Development Bank (CDB) et l'EximBank, représentaient à elles seules 45 % des financements. Parmi les autres sources de financement figuraient notamment les fonds propres d'entreprises chinoises levés sur les marchés financiers chinois (9 %), des fonds issus d'institutions financières multilatérales (AIIB, NDB) (2 %), ou encore le Silk Road Fund (2 %). D'après l'auteur, le Silk Road Fund est un fonds public chinois

exclusivement consacré aux investissements liés à la BRI. Entre 2013 et 2018, il aurait financé un total de 30 projets pour une valeur totale de 11 milliards de dollars (He, 2019).

Cabestan (2019) affirme de son côté qu'à la fin de 2016, les banques politiques et commerciales chinoises représentaient 97 % des financements de la BRI. Il ajoute que la plupart des projets de la BRI seraient financés par des prêts et non pas par des dons. L'auteur précise également que certains projets chinois, tels que le chemin de fer entre Djibouti et Addis-Abeba, d'une valeur de 4 milliards de dollars ayant été approuvé en 2010, ou encore la voie ferrée de Mombasa à Nairobi, s'élevant à 3,6 milliards de dollars et datant de 2011, ont été ajoutés ex-post à la BRI (Cabestan, 2019). Enfin, il précise que selon certaines estimations, la grande majorité des projets liés à la BRI, soit environ 80 %, sont réalisés par des entreprises chinoises, majoritairement des entreprises d'État.

Selon un article de Chen et Herscowitz (2024) publié sur le site d'*ODI Global*, une grande partie des prêts accordés par les policy banks et les banques commerciales chinoises dans le cadre de la BRI sont assurés par l'institution financière chinoise Sinosure. Cette agence de crédit à l'exportation est spécialisée dans les garanties et assurances couvrant les risques politiques et commerciaux. Sinosure visait initialement à soutenir les exportations de biens chinois, avant de soutenir de plus en plus les investissements et prêts chinois à l'étranger à partir de 2011. L'article mentionne que l'institution a joué un rôle majeur dans la promotion de la BRI et qu'elle aurait, entre 2013 et 2022, fourni plus de 1300 milliards de dollars d'assurances pour des projets situés dans des pays participants à la BRI.

Chen et Herscowitz (2024) ajoutent que Sinosure ne couvre pas l'ensemble des prêts, mais qu'elle peut garantir une part importante des prêts accordés par l'EximBank et la CDB, ainsi que des prêts des banques commerciales. Elle permettrait à l'EximBank d'élargir sa capacité de prêt et d'accepter davantage de risques. Les auteurs ajoutent que, pour les banques commerciales publiques, dont la tolérance au risque est plus faible, les garanties de Sinosure sont considérées comme une condition quasiment indispensable pour accepter de financer un projet.

Concernant le montant total de financement de la BRI depuis son lancement en 2013, Cabestan (2019) affirme qu'il est très difficile d'établir une estimation fiable. Ceux-ci auraient néanmoins aujourd'hui dépassé les 1 000 milliards de dollars. Nedopil (2024), professeur à la Griffith University de Brisbane, affirme dans un rapport qu'en 2023, le total des investissements de la BRI auraient atteint 1053 milliards de dollars (environ 895 milliards d'euros), dont 634 milliards de dollars consacrés à des contrats de construction. Selon Nedopil (2026), ce montant aurait atteint 1399 milliards de dollars en 2025, dont 837 milliards dédiés à la construction.

Il est difficile de trouver des chiffres précis concernant les montants des financements de la BRI spécifiquement destinés à l'Afrique. Cependant, Nedopil (2021) déclare qu'en 2020, l'Afrique aurait

bénéficié d'environ 27 % des financements liés à la BRI, contre 54 % pour l'Asie. En revanche, en 2023, l'Afrique serait devenue le plus grand bénéficiaire des financements de la BRI selon Nedopil (2024), avec environ 21,7 milliards de dollars reçus. Ce montant aurait encore augmenté en 2025, l'Afrique demeurant le premier bénéficiaire avec environ 61,2 milliards de dollars (Nedopil, 2026)

4.3.3 La BRI face aux critiques

Dans le cadre de la BRI, la Chine est parfois accusée d'utiliser la diplomatie du « piège de la dette ». Selon Himmer et Rod (2022), il s'agit d'une pratique selon laquelle Pékin prêterait, à des taux d'intérêt élevés, de l'argent à des États à faibles revenus déjà endettés, obligeant ensuite ces États à céder des actifs stratégiques à la Chine afin d'alléger leur dette. Dans leur article *Chinese debt trap diplomacy: reality or myth?*, les auteurs questionnent l'existence réelle de ce phénomène, et concluent, à l'aide de plusieurs études de cas, que la Chine semble être consciente de la situation fiscale des pays auxquels elle prête, sans pour autant s'en inquiéter. Toutefois, les auteurs déclarent que leur étude ne leur a pas permis de confirmer l'existence d'une intention chinoise consistant à endetter davantage les pays emprunteurs afin d'acquérir des actifs stratégiques. Ils ajoutent que cette conclusion se justifie notamment par certaines actions chinoises allant à l'encontre de gains stratégiques potentiels, comme le report de remboursements de dettes ou des réductions de dette accordées à certains États, alors même que la Chine aurait pu exiger le remboursement de ces dettes par la cession d'actifs stratégiques tels que des ports. De plus, les auteurs affirment ne pas avoir identifié d'avantages non matériels, tels qu'une influence accrue dans les affaires internes des États emprunteurs, obtenus à travers ces prêts. Ils concluent ainsi que, selon eux, la Chine n'aurait pas accordé ces prêts avec des intentions malveillantes, mais plutôt dans le but d'étendre son influence, et que les États emprunteurs seraient également co-acteurs de cette dynamique.

He (2019), va dans le sens de Himmer et Rod (2022), affirmant que, malgré les inquiétudes relatives à la viabilité de la dette dans les États participant à la BRI, les accusations selon lesquelles la Chine utiliserait une stratégie de « piège de la dette » ne reposent sur aucune preuve solide. Selon He (2019), les problèmes de surendettement seraient davantage liés au modèle chinois d'investissement extérieur, fondé sur un investissement dirigé par l'État et reposant sur une approche « top-down ». L'auteur affirme que ce modèle engendre de nombreux problèmes et risques, tels qu'un manque de transparence, de la corruption ou encore une efficacité économique plus faible.

Aurégan (2024), dans son ouvrage *Chine, puissance africaine* explique que de nombreux pays en développement voient la BRI comme une opportunité en raison de ses conditionnalités faibles et de son accessibilité, y compris pour les États placés sous surveillance des institutions financières internationales. Il affirme que certains pays dénoncent toutefois le risque de ce « piège de la dette »

auquel s'exposent les États contractant des prêts chinois, soulignant la menace d'une dépendance économique croissante envers la Chine. Selon Aurégan (2024), face aux critiques qu'elle a essuyées, la Chine a depuis 2019 essayé d'améliorer l'image de la BRI. Officiellement, elle affirme vouloir rééquilibrer les relations asymétriques, chercher à améliorer la durabilité de ses projets et s'engager en faveur de la sécurité. Pékin évoquerait désormais « la route de la soie de l'intégrité » (Aurégan, 2024).

Dans son article *The Belt and Road Initiative and China's Hegemony in Africa*, Cabestan (2023) déclare que, bien qu'elle ait permis à la Chine d'améliorer ses relations avec l'Afrique, principalement en matière commerciale et dans le domaine des projets d'infrastructures, ainsi que d'accroître son influence sur le continent africain, la BRI a également fortement contribué à la dette extérieure des pays africains, parfois à des niveaux alarmants. Selon l'auteur, cette situation aurait contraint la Chine à ajuster sa politique, mais aussi à coopérer avec d'autres créanciers et organisations multilatérales (Cabestan, 2023).

Selon Acker et Bräutigam (2021), les inquiétudes chinoises liées à l'endettement des États bénéficiaires s'observent notamment dans les prêts accordés en 2019. Les auteurs affirment en effet que, cette année-là, les prêts chinois se sont concentrés sur des États considérés comme moins risqués, c'est-à-dire des États n'ayant pas auparavant demandé d'allègement de dette aux banques chinoises. Ils précisent ainsi qu'aucun des cinq principaux emprunteurs en 2019 n'avait connu, au cours des années précédentes, une situation de surendettement ni demandé de restructuration de sa dette à la Chine. Les auteurs ajoutent qu'en 2019, de nombreux emprunteurs ayant négocié une restructuration de leur dette au cours des années précédentes n'ont pas obtenu de nouveaux prêts chinois (Acker & Bräutigam, 2021). Ces éléments témoignent d'une prudence croissante de la Chine dans l'octroi de ses prêts.

Il ressort ainsi de la littérature récente que l'idée d'une stratégie chinoise de « piège de la dette » doit être nuancée, aucune preuve solide n'attestant de son existence. Néanmoins, les risques de dépendance économique et de surendettement associés à certains projets de la BRI sont régulièrement soulignés dans la littérature.

4.4 Les transformations récentes de la BRI

À la lecture de la littérature portant sur la Belt and Road Initiative, il apparaît clairement que l'initiative chinoise a connu plusieurs évolutions au fil des années. Nedopil (2023) a identifié plusieurs tendances parmi les évolutions de la BRI : le verdissement de la BRI, le passage de projets grandioses à des projets plus modestes et ciblés, les inquiétudes croissantes concernant la viabilité de la dette, ainsi que la présence grandissante des entreprises privées.

Concernant le verdissement de la BRI, Nedopil (2023) affirme que, depuis le deuxième Belt and Road Forum en 2019, la BRI a montré un engagement croissant en faveur des enjeux environnementaux et aurait pour ambition de devenir une « BRI verte ». L'auteur précise que cette évolution découle notamment des inquiétudes et critiques internationales relatives à la multiplication rapide des centrales électriques au charbon financées par la Chine, mais également du non-respect des normes internationales en matière d'évaluations d'impact environnemental et social, ayant entraîné des destructions environnementales dans certaines régions dans le cadre de grands projets d'infrastructures.

Ye et Wang (2026), dans un ouvrage publié par *Cambridge University Press*, avancent des explications similaires à celles de Nedopil concernant ce verdissement. Toutefois, ils précisent qu'à la suite du lancement officiel de la « Green Belt and Road Initiative » en 2017, les volumes d'investissement et les types de projets ont peu évolué, ce qui a conduit de nombreux observateurs à considérer cette « Green BRI » comme une initiative principalement symbolique visant à améliorer l'image internationale de la Chine. Cependant, selon les auteurs, cette perception aurait changé à partir de 2021, à la suite de l'annonce par la Chine de la fin des investissements dans les centrales électriques au charbon à l'étranger, mais également en raison de l'augmentation des exportations chinoises de technologies vertes telles que des panneaux solaires, les éoliennes ou encore les véhicules électriques, ainsi que par la hausse des investissements verts dans les pays participant à la BRI (Ye & Wang, 2026).

Concernant le changement de types de projets, Nadin et al. (2023) déclarent dans un rapport d'ODI que la Chine a annoncé vouloir investir davantage dans des projets qualifiés de « petits mais beaux » plutôt que dans de grands projets. Dans cette approche, le terme « petit » fait référence à la taille des projets, en opposition aux mégaprojets de l'ancienne approche, tandis que le terme « beau » renvoie au fait que ces projets sont censés mieux répondre aux besoins des gouvernements et communautés locales. Lema (2023) affirme, quant à lui, que cette évolution se traduit par une diminution des investissements dans le pétrole, le gaz et les projets d'infrastructure de transports à grande échelle, au profit des télécommunications, de l'énergie et de projets de transport plus ciblés.

Nedopil (2023) déclarait que cette nouvelle approche s'était également traduite dans les chiffres, puisque, entre 2013 et 2021, la valeur moyenne des accords dépassait 500 millions de dollars, alors qu'en 2022 celle-ci est passée sous les 400 millions de dollars. Cependant, dans son rapport publié en 2026, Nedopil affirme que l'approche du « petit mais beau » ne serait plus réellement d'actualité, étant donné l'augmentation spectaculaire de la taille moyenne des projets de construction et d'investissement en 2025. Cette hausse s'expliquerait notamment par le financement de quelques

projets de très grande ampleur, comme un projet de construction de 20 milliards de dollars au Nigéria ou encore deux projets d'investissement de plus de 5 milliards de dollars chacun au Kazakhstan.

En ce qui concerne les inquiétudes liées à l'endettement, Nedopil (2023) affirmait qu'elles ont contribué à la diminution de la taille des financements, un phénomène davantage exacerbé par la crise du Covid. En effet, les problèmes croissants de dette souveraine dans les pays bénéficiaires ont contraint la Chine à réduire progressivement les grands prêts souverains accordés dans le cadre de projets d'infrastructures. Ainsi, les prêts liés aux projets d'infrastructure sont passés d'environ 90 milliards de dollars en 2016 à environ 5 milliards en 2021. Foster et al. (2026), dans un rapport publié pour ODI Global, affirment également que les préoccupations liées à la dette ont favorisé une augmentation du recours au cofinancement ainsi qu'aux partenariats public-privé.

Enfin, en ce qui concerne l'augmentation de la présence des entreprises privées, Nedopil (2023) affirme qu'en l'espace de trois ans, la situation a fortement évolué. En effet, en 2020, les principaux acteurs des investissements liés à la BRI étaient encore des entreprises publiques, les entreprises privées domineraient désormais ces investissements depuis 2022. L'auteur explique ce phénomène par la montée en puissance d'entreprises chinoises leaders dans leur domaine, comme BYD dans les véhicules électriques ou CATL dans les batteries, qui cherchent à investir à proximité de leurs marchés. De plus, ces entreprises chercheraient également à réduire les risques liés aux restrictions commerciales et à l'imposition de droits de douane en implantant leurs usines sur des marchés extérieurs.

Dans un rapport de Chen et Emery (2025) publié par ODI Global, les auteurs affirment que le financement chinois du développement est dans une phase de transformation. En effet, les banques publiques chinoises, qu'il s'agisse des policy banks ou des banques commerciales, font face à des pressions réglementaires et politiques grandissantes liées à la gestion et à la réduction des risques. Les auteurs expliquent que, pour y faire face, ces institutions ont de plus en plus recours à des mécanismes de partage des risques, notamment au cofinancement. Ainsi, ils constatent une augmentation importante du cofinancement au cours de la dernière décennie, principalement à travers des prêts syndiqués accordés par les banques commerciales publiques. Ils ajoutent également qu'un écosystème de banques commerciales régionales chinoise participant à ces prêts syndiqués aurait émergé. Un prêt syndiqué consiste en un prêt dans lequel plusieurs banques apportent conjointement un financement à un même projet. Il s'agit de la forme de cofinancement la plus courante dans les financements chinois à l'étranger (Chen & Emery, 2025).

Ces évolutions témoignent ainsi d'une transformation progressive de la BRI, marquée par une plus grande prise en compte des enjeux environnementaux, des risques financiers et de la diversification des acteurs et mécanismes de financement mobilisés par la Chine.

4.5 La BRI au Sénégal depuis 2021

Cette section vise à analyser la mise en œuvre concrète de la BRI au Sénégal, à travers l'étude de cas de deux projets terminés ou en cours de construction après 2021 dans le pays. Cette analyse permettra d'observer comment l'initiative se traduit concrètement au Sénégal et si les projets réalisés dans son cadre correspondent à l'approche théorique décrite dans la littérature.

4.5.1 Études de cas : deux projets BRI au Sénégal

Deux projets dans le domaine des infrastructures de transport ont été retenus pour ces études de cas. Le premier est le pont de Foundiougne, dont le chantier a débuté en 2018, et le second est l'autoroute Mbour-Fatick-Kaolack, projet lancé en 2022. Ces deux projets, représentatifs de l'approche originelle de la BRI, constituent les seuls projets d'infrastructures de transport liés à la BRI, terminés ou en cours de construction au Sénégal après 2021, identifiés dans la littérature et les médias.

4.5.1.1 Le pont de Foundiougne (2021)

1. Présentation du projet

Le pont de Foundiougne, baptisé « Pont Nelson Mandela », a été inauguré le 26 mars 2022. Ce pont d'une longueur de 1,6 kilomètres, qui franchit le fleuve Saloum, permet le désenclavement de la région, notamment de la ville historique de Foundiougne, ainsi que la facilitation des échanges entre Dakar et Banjul, en Gambie. Attendu depuis longtemps par les habitants et les opérateurs économiques de la région, il permet d'éviter le détour par la région de Kaolack pour rejoindre la Gambie et le sud du pays depuis Dakar et le nord du Sénégal (Au Sénégal, 2022 ; Touré, 2022).



Figure 5 : Photo du pont Nelson Mandela de Foundiougne. Source : AGEROUTE (s. d.-b).

Le président sénégalais de l'époque, Macky Sall, déclarait au début des travaux en 2018 que le pont permettrait le désenclavement de la ville de Foundiougne, mais également des îles du Saloum, tout en facilitant l'accès à la Gambie. Il ajoutait également que le pont générerait des retombées économiques et sociales grâce à la facilitation de la circulation des personnes et des biens. Dans les secteurs de la

pêche et de l'agriculture, le président y voyait aussi une opportunité en raison de la facilitation de l'écoulement des produits. Il affirmait enfin que le projet aurait un impact positif sur le développement du tourisme ainsi que sur les conditions de vie des populations, en facilitant notamment l'accès aux établissements scolaires et sanitaires (La Vie Sénégalaise, 2018).

La carte ci-dessous illustre concrètement le rôle du pont dans le désenclavement de la région et de la ville de Foundiougne, située au sud du fleuve, ainsi que dans la facilitation des trajets vers Banjul, capitale de la Gambie, en évitant le détour par Kaolack.

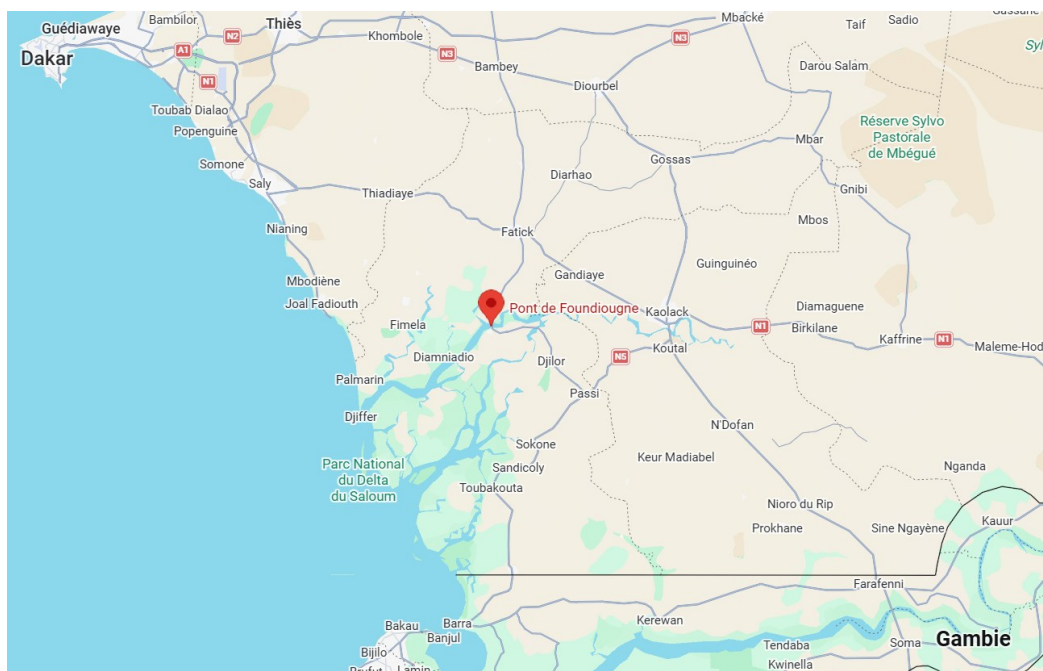


Figure 6 : Localisation du pont de Foundiougne sur l'axe Dakar-Banjul via Fatick. Source : Google Maps (2026b).

Selon l'Agence chinoise de coopération internationale pour le développement (2022), ce projet mis en œuvre par la Chine s'inscrit dans le cadre de la Belt and Road Initiative et constitue une illustration concrète du partenariat stratégique global entre les deux pays. Ce projet phare du Plan Sénégal Émergent (PSE) permet également de faciliter les déplacements entre les deux rives du fleuve, en remplaçant les trajets en traversier, qui comportaient des risques (Agence chinoise de coopération internationale pour le développement, 2022).

Ce projet répond à plusieurs besoins sénégalais exprimés dans le PSE. Celui-ci souligne notamment l'importance des infrastructures de transport pour améliorer les réseaux d'échanges, désenclaver les zones de production, renforcer l'intégration aux marchés sous-régionaux et dynamiser les échanges avec l'extérieur, notamment avec la Gambie. Le PSE mettait par ailleurs en avant la nécessité de construire plusieurs ponts afin de favoriser le désenclavement interne et externe du pays (République

du Sénégal, 2014). Selon l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes du Sénégal (AGEROUTE, 2022b), le pont contribue à renforcer significativement les liaisons avec les pays limitrophes, notamment la Gambie et la Guinée. L'Agence affirme également qu'il joue un rôle économique important dans l'intégration économique menée au sein de l'UEMOA et de la CEDEAO.

Les citoyens sénégalais interrogés au sujet de l'ouverture du pont dans des reportages de la Radiodiffusion Télévision Sénégalaise (2022), de l'AGEROUTE (2022a), et d'ITV Sénégal (2022) s'expriment positivement à son sujet, notamment parce qu'il raccourcit le trajet entre Banjul et Dakar, offrant ainsi un gain de temps important. Ils mettent également en avant sa rapidité par rapport au traversier qu'il fallait emprunter auparavant, pour lequel il y avait parfois plusieurs heures d'attente et qui tombait occasionnellement en panne. Le pont facilite également les évacuations sanitaires et est perçu par les opérateurs touristiques comme une attraction susceptible d'attirer davantage de voyageurs.

2. Financement

Selon les données d'AidData (s. d.-b), le pont de Foundiougne a été financé par un prêt accordé par l'EximBank, dont les modalités de remboursement ainsi que le taux d'intérêt demeurent inconnus. L'Agence chinoise de coopération internationale pour le développement (2022) mentionne qu'il s'agit d'un prêt concessionnel. AidData (s. d.-b) précise que l'accord de prêt, d'une valeur d'un peu plus de 70 millions de dollars a été signé en 2016. Selon cette source, le gouvernement sénégalais devait utiliser les fonds de ce prêt pour financer un contrat de construction de type EPC d'une valeur de 71,04 millions de dollars conclu avec deux entreprises chinoises : le China Great Wall Industry Group et China Henan International Cooperation Group (AidData, s. d.-b). Cette approche constitue une illustration concrète de la pratique chinoise de l'aide liée, abordée précédemment.

Plusieurs sources mentionnent une participation financière de l'État sénégalais au projet. Toutefois, le montant exact de cette contribution n'a pas pu être identifié dans les sources consultées (Dossa, 2022 ; Yao, 2022). Il est néanmoins possible que cette participation corresponde à la différence entre le montant du prêt concessionnel accordé par l'EximBank et la valeur du contrat de construction, ce qui représenterait environ 435 000 dollars (AidData, s. d.-b).

3. Intérêts et enjeux stratégiques pour la Chine

Ce projet d'infrastructure, en plus de répondre à de nombreux besoins sénégalais et d'être globalement perçu de manière positive dans le pays, présente également plusieurs intérêts économiques et stratégiques pour la Chine.

Tout d'abord, à travers le principe de l'aide liée, ce projet permet à Pékin de soutenir l'activité au Sénégal de deux de ses entreprises de construction, en conditionnant le financement au recours à celles-ci pour la construction du pont. En outre, cette infrastructure répond à l'un des objectifs majeurs de la BRI, à savoir l'amélioration de la connectivité. La Chine cherchant notamment, à travers la BRI, à faciliter l'exportation de sa production nationale, les infrastructures de transport de ce type, améliorant la connectivité dans la sous-région, constituent une opportunité importante pour Pékin. La position du pont, facilitant notamment la circulation des biens entre Banjul et Dakar, l'un des ports les plus importants de la région, semble idéale pour favoriser la circulation des produits chinois au Sénégal. Enfin, le caractère monumental de l'infrastructure, présenté comme le plus grand pont du Sénégal (Le360 Afrique, 2022), contribue également au renforcement du soft power chinois en augmentant sa visibilité auprès du peuple et du gouvernement sénégalais, mais aussi plus largement en Afrique de l'Ouest.

4.5.1.2 L'autoroute Mbour-Fatick-Kaolack

1. Présentation du projet

Ce projet consiste en la construction d'une autoroute à deux fois deux voies d'une longueur d'environ 100 kilomètres, reliant les villes de Mbour et Kaolack en passant par Fatick. Cette nouvelle infrastructure permettra à la fois de désengorger la Route nationale 1 et de réduire de moitié le temps de trajet par rapport à un déplacement effectué sur cette route nationale (Ageroute, s. d-a ; Dieng, 2026). La construction de cette autoroute figurait parmi les priorités du Plan Sénégal Émergent (République du Sénégal, 2020). Les travaux ont commencé en mars 2022, et ils devaient initialement durer quarante-cinq mois (La Vie Sénégalaise, 2023). Selon l'Agence de presse sénégalaise (2026), le tronçon reliant Mbour et Thiadiaye, ville située entre Mbour et Fatick, a été ouvert à la circulation le 29 avril 2026, tandis que les tronçons reliant Thiadiaye à Fatick puis à Kaolack devraient être achevés en septembre 2026.



Figure 7 : Photo de l'autoroute Mbour-Fatick-Kaolack. Source : Sikafinance (2026).

Une fois achevée, l'autoroute traversera 17 communes des régions de Thiès, Fatick et Kaolack. Quatre échangeurs sont prévus sur son tracé, dans les villes de Thiadiaye, Fatick, Gandiaye et Kaolack. Le projet a notamment nécessité la construction de trois grands ponts, d'une longueur totale de 209 mètres, afin de franchir une zone marécageuse à Fatick. Il inclut également la construction de 20 kilomètres de routes de raccordement vers les villes de Thiadiaye et Gandiaye, ainsi qu'un tronçon de contournement de la ville de Kaolack d'environ 7 kilomètres (AGEROUTE, s. d.-a ; Ngueyap, 2020).

Selon AGEROUTE (s. d.-a), ce projet s'inscrit dans le cadre de l'objectif du gouvernement précédent visant à renforcer le réseau autoroutier sénégalais, et plus particulièrement les sections à fort trafic, telles que celles reliant les villes de Fatick et Kaolack. En outre, il permettrait, selon l'Agence, de renforcer l'accès à l'aéroport de Dakar depuis le centre du pays et de contribuer au développement des corridors Dakar-Bamako et Dakar-Lagos. L'Agence cite parmi les objectifs du projet la promotion du développement économique et social, ainsi que le développement des échanges à l'intérieur du pays et avec les États de la sous-région.

La carte ci-dessous, sur laquelle la ville de Mbour est représentée par un point rouge et les villes de Fatick et Kaolack sont soulignées en rouge, illustre le rôle stratégique de l'autoroute dans la facilitation des déplacements entre Dakar et Tambacounda, axe majeur du corridor Dakar-Bamako, ainsi que son rôle dans l'amélioration de l'accès à l'aéroport de Dakar pour les populations du centre du pays et les voyageurs en transit.



Figure 8 : Localisation de l'autoroute reliant les villes de Mbour, Fatick et Kaolack. Source : Google Maps (2026a).

Dieng (2026) explique dans un article pour le média *Sikafinance* que ce projet revêt un intérêt important au-delà du transport des passagers. En effet, cette nouvelle autoroute permettrait de fluidifier le corridor Dakar-Bamako, principal axe commercial avec le Mali, en reliant plus efficacement

ce pays enclavé au port de Dakar. Le Mali constitue un partenaire commercial majeur du Sénégal puisqu'il absorbait, en 2024, plus de 55 % des exportations africaines du Sénégal et 21 % de ses exportations totales. L'auteur ajoute qu'à travers cette nouvelle infrastructure, le Sénégal cherche à consolider davantage son rôle de hub logistique régional.

2. Financement

Cette autoroute a été financée à la fois par l'État du Sénégal et par l'EximBank of China. Selon les données d'AidData (s. d.-a), l'EximBank aurait accordé au Sénégal, dans le cadre de ce projet, un prêt concessionnel de type « Preferential Buyer's Credit (PBC) » d'une valeur de près de 620 millions de dollars. Selon des estimations de la même source, le prêt serait assorti d'un taux d'intérêt fixe de 2,27 %, d'une période de grâce de 6,6 ans et d'une maturité d'environ 18 ans. Enfin, l'élément-don du prêt représenterait 51 %, ce qui témoignerait d'un degré de concessionnalité élevé. Le PBC, signé en 2021, aurait été conditionné à la signature d'un contrat de construction de type EPC avec l'entreprise publique chinoise CCCC First Highway Engineering Bureau (AidData, s. d.-a). A l'instar du projet du pont de Foundiougne, ce cas constitue également une illustration de la pratique chinoise de l'aide liée.

Le projet a un temps été mis en pause après la publication du rapport d'audit des comptes sénégalais révélant les problèmes d'endettement du pays en 2024, ce qui a entraîné le blocage de fonds du côté chinois. La construction a cependant pu reprendre à la suite d'une rencontre entre les deux Premiers ministres, au cours de laquelle les autorités chinoises ont exprimé leur volonté d'aider le Sénégal à surmonter ses problèmes d'endettement tout en lui réaffirmant sa confiance (Le360 Afrique, 2025). Toutefois, les informations disponibles n'ont pas permis de déterminer si cette reprise a été rendue possible par d'éventuelles garanties offertes à la Chine par le Sénégal, notamment en matière d'assainissement de sa situation budgétaire.

3. Intérêts et enjeux stratégiques pour la Chine

Comme le pont de Foundiougne, ce projet répond également à plusieurs intérêts chinois. Tout d'abord, le fait que le gouvernement sénégalais n'ait pas eu le choix de l'entreprises chargée de la construction illustre une nouvelle fois la pratique chinoise de l'aide liée, permettant à Pékin de soutenir l'activité de ses entreprises publiques à l'étranger.

Comme pour le pont de Foundiougne, cette autoroute présente également des avantages pour la Chine en matière de connectivité, tant à l'échelle nationale que sous-régionale, en améliorant l'intégration et l'efficacité des corridors Dakar-Bamako et Dakar-Lagos. Cette infrastructure peut ainsi favoriser une circulation plus efficace des marchandises transitant par le port de Dakar, notamment des produits chinois, vers le Sénégal et plus largement en Afrique de l'Ouest. Enfin, ce type de projet contribue

également au renforcement du soft power chinois, en améliorant l'image de Pékin auprès des populations locales grâce aux bénéfices sociaux et économiques concrets qu'il apporte.

Parmi ces bénéfices, des citoyens sénégalais soulignent notamment, dans un reportage de la Radiodiffusion Télévision Sénégalaise (2026) consacré à l'ouverture du tronçon reliant Mbour à Thiadiaye, que cette infrastructure est appréciée pour le gain de temps qu'elle permet, tant pour les voyageurs que pour les opérateurs économiques, mais également pour la sécurité qu'elle apporte.

5 Analyse comparative des stratégies d'investissement de l'Union européenne et de la Chine au Sénégal

Ce chapitre vise à répondre à la question de recherche en proposant une analyse comparative des stratégies et instruments mobilisés par l'UE et la Chine dans le cadre de leurs investissements dans les infrastructures de transport au Sénégal depuis 2021. À travers l'étude des logiques d'intervention, des instruments financiers et des modalités de financement, ainsi que des évolutions récentes des modèles de coopération des deux acteurs, ce chapitre cherchera à mettre en évidence les principales différences et convergences entre leurs approches respectives. Enfin, il s'interrogera sur ce que révèle le cas sénégalais quant aux dynamiques contemporaines de financement des infrastructures de transport.

5.1 Logiques d'intervention

Tout d'abord, il convient de revenir sur les raisons et les objectifs de ces deux initiatives. Il ressort de la littérature que ces deux stratégies répondent à des besoins à la fois géopolitiques et géoéconomiques des deux puissances et ont notamment en commun la volonté d'améliorer la connectivité mondiale à travers leurs initiatives respectives (Entretien DG INTPA ; Yu, 2024). Elles diffèrent toutefois dans leur origine et leur logique de développement, puisque le Global Gateway constitue en partie une réponse à la BRI, comme l'a déclaré Ursula von der Leyen (van Wieringen, 2024), tandis que la BRI, lancée en 2013 par Xi Jinping, s'inscrivait dans une volonté de renforcer la puissance mondiale de la Chine (Yu, 2024).

La volonté commune de développer la connectivité et les corridors afin de faciliter la circulation des biens se traduit également au Sénégal, tant du côté chinois qu'européen, comme l'ont montré les études de cas consacrées au pont de Rosso du côté européen ainsi qu'au pont de Foundiougne et à l'autoroute Mbour-Fatick-Kaolack du côté chinois. Bien que les deux initiatives accordent une place importante aux infrastructures de transport, celles-ci ne constituent toutefois pas leur unique secteur d'intervention. Le Global Gateway vise également le développement d'infrastructures dans d'autres secteurs, tels que l'énergie ou la santé, tandis que la BRI investit également dans des domaines tels que

les télécommunications ou l'énergie (Commission européenne – DG INTPA, s. d.-c ; Di Ciommo et al., 2024).

Un autre point commun entre ces deux initiatives, également observable au Sénégal, réside dans le fait que ces stratégies de développement des infrastructures, notamment de transport, s'accompagnent d'accords économiques conclus entre ces acteurs et le Sénégal. Cela témoigne du fait que ces investissements répondent aux intérêts économiques de l'UE et de la Chine. Cette dynamique se traduit notamment à travers les différents accords conclus par la Chine (Li, 2025) ainsi qu'à travers l'APE signé qui, bien qu'il ne soit toujours pas appliqué, témoigne de la volonté de l'UE de renforcer ses échanges économiques avec le Sénégal (Entretien DG TRADE, 2026).

Enfin, en ce qui concerne la question de savoir si ces investissements répondent aux besoins du Sénégal, on peut affirmer que les quatre projets étudiés répondent à des besoins identifiés et communiqués à travers le Plan Sénégal Émergent. Le Sénégal y soulignait l'insuffisance de l'offre de services de transport public urbain, à laquelle répond le BRT, ainsi que le besoin d'infrastructures permettant le désenclavement et le renforcement de l'interconnexion régionale, auxquels répondent les trois autres projets (République du Sénégal, 2014).

5.2 Instruments financiers et modalités de financement

Concernant le financement de l'aide et ses caractéristiques, les deux approches présentent également des points communs et des différences. En ce qui concerne la conditionnalité, comme cela a été expliqué précédemment, la Chine n'applique aucune conditionnalité politique, à l'exception de l'adhésion au principe d'une seule Chine et de la suspension des relations avec Taïwan (Li, 2017). De son côté, l'UE est connue pour son principe de conditionnalité, notamment politique, développé depuis les années 1990. Cependant, comme cela a été montré, elle fait preuve d'une certaine incohérence dans l'application concrète de cette conditionnalité (Del Biondo, 2011).

Au Sénégal, dans le contexte actuel de persécution de la communauté LGBTQI+, il est pertinent de s'interroger sur une éventuelle influence de cette situation sur l'aide européenne dans les prochaines années. Toutefois, comme cela a été vu, les intérêts européens priment parfois sur l'application stricte de ce principe (Del Biondo, 2011). Dans le cas du Sénégal, qui constitue un partenaire important de l'UE dans la région, il paraît peu probable que l'UE aille jusque-là et elle pourrait plutôt privilégier le dialogue politique.

Ensuite, une autre différence majeure, actuellement au cœur de l'actualité européenne (Lund Nielsen, 2026a), concerne l'aide liée. En effet, ce concept, abordé notamment par Aurégan (2024) dans son ouvrage, consiste à conditionner un financement au recours à une entreprise du pays donateur. À

travers les études de cas de ce travail, cette pratique a pu être observée au Sénégal. Du côté chinois, les deux projets étudiés sont concernés par l'aide liée, la Chine ayant conditionné ses prêts au recours à des entreprises chinoises, à savoir China Great Wall Industry Group, China Henan International Cooperation Group et CCCC First Highway Engineering Bureau (AidData, s. d.-a, s. d.-b). Du côté des projets européens, les deux projets étudiés permettent au contraire de financer des entreprises chinoises ayant remporté les appels d'offres (Diop, 2020 ; Xinhua, 2023), ce qui fait écho aux débats actuels évoqués dans le cadre de l'étude de cas du BRT de Dakar.

Dans la mesure où le Sénégal se trouve dans une situation d'endettement importante (Le Monde, 2025), il est intéressant de se pencher sur les implications de ces deux initiatives et de leurs modalités de financement en matière de risques d'endettement. En ce qui concerne la Belt and Road Initiative, comme cela a été vu précédemment, elle est régulièrement accusée de mettre en place un « piège de la dette », bien que cette théorie n'ait pas pu être clairement démontrée par la littérature (Himmer & Rod, 2022). Toutefois, il ressort de celle-ci que la Chine a fortement contribué à l'augmentation de l'endettement extérieur de plusieurs pays africains et que la BRI comporte des risques de dépendance économique et de surendettement (Aurégan, 2024 ; Cabestan, 2023). De son côté, le Global Gateway suscite également des critiques liées à la dette, principalement de la part d'ONG, qui dénoncent le fait que la stratégie risque d'aggraver la crise de la dette dans plusieurs pays. En effet, selon Eurodad (2024), des projets étaient prévus dans 29 des 37 pays pauvres les plus endettés et le recours privilégié aux prêts plutôt qu'aux dons risquerait d'affaiblir les capacités des gouvernements.

Enfin, s'agissant des formes de financement utilisées par l'UE et la Chine dans les études de cas, on peut considérer que celles-ci traduisent l'approche globale des deux acteurs. La Chine a financé les deux projets étudiés à travers des prêts de l'Eximbank, principale banque chinoise de financement du développement (Bertrand & Zoghely, 2021). Parmi ces deux prêts, l'un constitue un prêt concessionnel, tandis que les données disponibles concernant l'autre ne permettent pas de le déterminer (AidData, s. d.-a, s. d.-b). Cela illustre concrètement au Sénégal les propos de Bertrand et Zoghely (2021), qui déclarent que les prêts concessionnels et commerciaux sont de plus en plus privilégiés par la Chine. Du côté européen, les deux projets étudiés sont financés à travers des prêts de la BEI et des subventions de l'UE, combinés à d'autres formes de financements publics et privés (ministère des Finances et du Budget du Sénégal, 2021), ce qui illustre l'approche fondée sur le *blending* promue par le Global Gateway (Heldt, 2023).

5.3 Analyse de l'évolution récente des deux modèles

5.3.1 Modèle européen

Les investissements européens étudiés dans le cadre de ce travail témoignent de l'évolution récente du modèle de coopération et d'aide au développement de l'UE. Alors que l'UE avait délaissé les investissements dans les infrastructures, comme l'avancent un fonctionnaire de la DG INTPA interrogé dans le cadre de ce travail (Entretien DG INTPA, 2026) ainsi que Carrai (2024), l'UE cherche, à travers le Global Gateway, à réinvestir davantage dans ce domaine. Cette évolution s'illustre par exemple à travers le projet du pont de Rosso, infrastructure de transport visant à améliorer la connectivité régionale (Délégation de l'Union européenne au Sénégal, 2021). Le pont de Rosso témoigne ainsi de la volonté de l'UE de faciliter les échanges dans la région et de permettre une meilleure circulation des biens et des matières premières qu'elle exporte et importe.

Depuis la fin des années 2000, l'UE a progressivement introduit dans son aide des instruments de *blending* et des garanties, comme cela a été vu précédemment (Lundsgaarde, 2023). Le Global Gateway vise notamment à renforcer et à mettre en avant ces mécanismes, qui consistent à utiliser des financements publics afin de générer des investissements publics et privés (Heldt, 2023). Dans ce travail, cette approche a été illustrée à travers le projet du BRT, combinant des financements européens, des fonds de la Banque mondiale ainsi que des investissements du secteur privé (Garecgo Fall & Gueye, s. d.). Le projet du pont de Rosso en constitue également une illustration. Enfin, par son rôle visant notamment à réduire les émissions de carbone, le BRT illustre également l'importance croissante accordée aux politiques vertes pour l'UE au moment du lancement du projet en 2019, année de lancement du Green Deal européen (Commission européenne, s. d.).

Les projets Global Gateway étudiés dans ce mémoire témoignent ainsi d'une évolution du modèle européen vers une approche renouvelée, davantage guidée par des considérations géopolitiques et géoéconomiques. Cette approche repose notamment sur la connectivité, les investissements stratégiques et le recours croissant à des instruments financiers tels que les financements mixtes, dont l'importance s'est renforcée au cours de la dernière décennie.

5.3.2 Modèle chinois

En ce qui concerne les projets chinois étudiés, ceux-ci illustrent davantage l'approche originelle de la BRI plutôt que ses évolutions récentes. Tout d'abord, les deux projets étudiés, à savoir le pont de Foundiougne et l'autoroute Mbour-Fatick-Kaolack, ne permettent pas réellement d'observer le verdissement de la BRI, annoncé depuis 2019 par la Chine. En effet, celui-ci concerne principalement d'autres formes d'investissement, notamment l'augmentation des exportations d'éoliennes ou encore l'arrêt des investissements chinois dans les centrales électriques au charbon (Ye & Wang, 2026).

Ensuite, concernant la nouvelle approche privilégiant les projets « petits mais beaux » (Nadin et al., 2023), on peut considérer que les deux projets étudiés ne l'illustrent pas réellement, puisqu'il s'agit d'infrastructures de transport de grande ampleur. En effet, l'un des projets concerne une autoroute de cent kilomètres de long, tandis que l'autre porte sur un pont d'un kilomètre, le plus grand du pays. Toutefois, la date de lancement de ces deux projets peut expliquer cette situation, dans la mesure où ils ont été pensés avant 2022, année durant laquelle la valeur moyenne des financements chinois a diminué, avant d'augmenter à nouveau de manière importante en 2025 (Nedopil, 2023).

En outre, s'agissant des inquiétudes liées à l'endettement, étant donné que la dette sénégalaise semblait rester sous contrôle jusqu'en 2024 (Le Monde, 2025), on peut considérer que celle-ci n'a pas eu d'incidence majeure sur l'octroi des prêts ayant permis de financer ces deux projets. Cependant, étant donné que la Chine tend à réduire ses financements auprès des États fortement endettés (Nedopil, 2023), il est intéressant de s'interroger sur l'obtention d'éventuels futurs prêts, qui pourraient être plus difficiles à obtenir pour le Sénégal, bien que le gouvernement chinois ait récemment réaffirmé son soutien au Sénégal (Le360 Afrique, 2025).

Enfin, deux autres évolutions récentes du modèle chinois ne semblent pas être illustrées par ces projets : l'augmentation du recours au cofinancement et aux investissements privés. En effet, les sources disponibles identifient uniquement l'Eximbank comme institution de financement (AidData, s. d.-a, s. d.-b), sans permettre de déterminer clairement l'existence éventuelle de mécanismes de cofinancement. Par ailleurs, les deux projets ayant été financés à travers des prêts accordés par l'Eximbank, banque publique chinoise, ils ne témoignent pas d'un recours accru aux investissements privés.

Il est important de préciser que les dates de lancement des projets chinois constituent un élément permettant d'expliquer le fait qu'ils ne soient pas totalement en adéquation avec les évolutions décrites dans la littérature, certaines de ces évolutions étant intervenues après le lancement desdits projets.

5.4 Le cas sénégalais et les dynamiques contemporaines du financement du développement

Le cas du Sénégal met en évidence plusieurs dynamiques contemporaines du développement et du financement des infrastructures. En effet, le pays constitue un exemple révélateur des besoins de développement en Afrique, notamment en matière de désenclavement et de renforcement des corridors afin de soutenir son économie, besoins qu'il cherche à combler à travers le recours à des investissements extérieurs. Dans ce mémoire, cela a été illustré à travers les études de cas, dont trois des quatre contribuaient directement au renforcement des corridors ou au désenclavement.

En outre, étant donné que le Sénégal attire à la fois des investissements européens et chinois, il témoigne également de la concurrence entre ces initiatives, qui poursuivent pourtant, comme l'expliquent Zhou et al. (2024) dans *The Palgrave Handbook on China-Europe-Africa Relations*, un but commun : l'amélioration de la connectivité régionale et transcontinentale. Les auteurs expliquent ainsi que la Chine, l'UE et les autres initiateurs de stratégies de connectivité devraient chercher à favoriser la coordination de leurs stratégies, dans la mesure où la multiplication d'approches guidées davantage par des intérêts géopolitiques que par des logiques de transport et de logistique risque d'entraîner une multiplication coûteuse et nuisible pour l'environnement d'infrastructures de transport se chevauchant (Zhou et al., 2024).

Plus largement, le Global Gateway et la Belt and Road Initiative s'inscrivent dans un contexte international de plus en plus multipolaire et marqué par des tensions géopolitiques croissantes, dans lequel des puissances telles que l'UE et la Chine cherchent à développer leurs exportations ainsi qu'à sécuriser leurs approvisionnements, notamment en matières premières. Dans ce contexte, les infrastructures de transport et les stratégies de connectivité jouent un rôle majeur.

Enfin, il ressort que les besoins et les intérêts des bailleurs semblent occuper une place croissante dans les stratégies contemporaines de financement du développement. L'UE, bien qu'elle ait toujours poursuivi certains intérêts à travers sa politique de coopération (Degryse, 2024), semble progressivement intégrer davantage cette dimension à travers le Global Gateway et d'autres initiatives tels que les CTIPs⁵, tandis que la Chine, à travers sa montée en puissance en Afrique et le lancement de la BRI en 2013, a devancé l'UE dans ce glissement vers une priorisation des intérêts en tant que bailleur.

⁵ Les « Clean Trade and Investment Partnerships » (CTIP) constituent un nouveau type de partenariat développé par la Commission européenne, fondé sur une approche « whole-of-government », visant à aligner les différentes activités relevant de l'action extérieure de la Commission avec un partenaire donné. Ces partenariats combinent notamment des accords économiques, des mesures visant à améliorer le climat d'investissement, ainsi que des investissements dans le cadre du Global Gateway, tout en renforçant la coopération en matière de technologies énergétiques et en soutenant la décarbonation des partenaires. Ils visent à renforcer la compétitivité européenne, à améliorer les chaînes d'approvisionnement, notamment en matières premières, et à consolider la position de l'UE dans les chaînes de valeur mondiales. Le premier CTIP a été signé avec l'Afrique du Sud le 20 novembre 2025 et la Commission a l'ambition d'en conclure avec d'autres pays africains (Entretien DG TRADE, 2025 ; Jutten, 2025 ; Délégation de l'Union européenne en Afrique du Sud, 2026).

6 Conclusion

Force est de constater que tant l'Union européenne que la Chine ont effectivement développé des stratégies et des instruments afin d'investir dans les infrastructures de transport au Sénégal depuis 2021.

En effet, le lancement de la Belt and Road Initiative chinoise en 2013, témoignant de la volonté de la Chine d'améliorer la connectivité mondiale, notamment afin de soutenir ses exportations, a suscité huit ans plus tard une réaction européenne similaire à travers le lancement du Global Gateway, visant lui aussi à renforcer la connectivité mondiale au moyen d'investissements dans les infrastructures de transport. Cette stratégie européenne a par ailleurs consolidé deux tendances croissantes de la politique européenne de développement : le recours au blending ainsi que la mise en avant des intérêts stratégiques européens.

À travers ce mémoire, il a été montré comment la Chine et l'UE financent les infrastructures de transport au Sénégal à travers leurs stratégies de connectivité respectives, à savoir la BRI et le Global Gateway. Il ressort de la littérature que la BRI a connu plusieurs évolutions au cours des dernières années, notamment son verdissement et son recours croissant aux financements privés. Toutefois, ces évolutions n'ont pas réellement pu être observées dans les études de cas consacrées aux projets chinois. De son côté, le Global Gateway a marqué un tournant dans la politique européenne de développement, notamment par le retour des investissements dans les infrastructures de transport, comme l'illustrent les projets du pont de Rosso et du BRT.

Au terme de cette recherche, plusieurs limites peuvent être soulignées. Tout d'abord, le choix d'études de cas portant sur des projets achevés ou en cours de construction après 2021, dans le but d'analyser les dynamiques postérieures au lancement du Global Gateway, n'a pas permis d'observer pleinement les évolutions récentes du modèle chinois. Cela s'explique par le fait que les grands projets d'infrastructures conçus antérieurement ont nécessité plusieurs années de préparation et de mise en œuvre. La construction du pont de Foundiougne, inauguré en 2022, en est une illustration parfaite, dans la mesure où elle ne reflète pas les évolutions récentes du modèle chinois intervenues autour de l'année 2021. L'entretien sollicité et finalement annulé avec un représentant de l'ambassade du Sénégal à Bruxelles aurait également pu apporter une perspective locale sur ces deux initiatives.

Plusieurs pistes de recherche permettraient d'approfondir ce travail dans plusieurs années. Avec davantage de recul, il sera notamment pertinent d'analyser exclusivement des projets lancés après 2021 afin d'observer plus clairement les changements de paradigme liés au Global Gateway et aux évolutions récentes de la BRI. En ce qui concerne les évolutions récentes relatives au Sénégal, sur lesquelles il existe encore peu de recul, plusieurs aspects mériteront également d'être approfondis,

notamment les implications de la dette publique sur les futurs investissements chinois et européens, ainsi que les conséquences potentielles, du côté européen, des discriminations croissantes envers les personnes LGBTQI+ sur les relations de coopération et la question de la conditionnalité de l'aide avec le Sénégal. En outre, un aspect qui n'a pas été exploré dans ce travail concerne les possibilités de synergie ou de coordination entre les stratégies européennes et chinoises, ainsi que la manière dont le Sénégal navigue entre ces différentes offres d'investissement et cherche à en tirer profit.

Enfin, il paraît pertinent de rappeler que la montée en puissance des intérêts stratégiques des bailleurs de fonds, notamment européens, ne doit pas se faire au détriment de la lutte contre l'extrême pauvreté et des financements bénéficiant directement aux populations des pays les moins développés. Ainsi, trouver un équilibre entre la promotion de ses intérêts stratégiques et l'affirmation de son rôle historique de pilier mondial du développement apparaît être l'un des grands défis de l'Union européenne au 21^{ème} siècle. L'Union européenne devra ainsi parvenir à défendre et à promouvoir ses intérêts à travers ses stratégies de développement, sans que cela ne nuise aux objectifs de lutte contre la pauvreté inscrits dans les traités.

Sources et Bibliographie

1. Entretiens oraux

Entretien DG INTPA. (2026, 21 avril). Voir annexe 3.

Entretien DG TRADE. (2025, 16 octobre). Voir annexe 1.

Entretien SEAE. (2026, 27 mars). Voir annexe 2.

2. Sources officielles

Agence chinoise de coopération internationale pour le développement. (2022). *Cérémonie d'inauguration du pont de Foundiougne au Sénégal*. http://fr.cidca.gov.cn/2022-04/29/c_750527.htm

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie. (s. d.). *Imports – Exports janvier 2010 à septembre 2024* [Fichier Excel].
https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.ansd.sn%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2F2024-11%2Fimports_exports_janv2010-sept2024_MAJ.xlsx

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie. (2024). *Rapport provisoire : Caractéristiques économiques de la population. Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH-5)*. Ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération, République du Sénégal.
[https://www.ansd.sn/sites/default/files/recensements/rapport/Chapitre%203-%20ECONOMIE-Rapport-Provisoire-RGPH5_juillet2024_0.pdf#:~:text=Enfin%2C%20l'analyse%20des%20activit%C3%A9s%20%C3%A9conomiques%20r%C3%A9v%C3%A8le%20que,primaire%20\(33%2C%25\)%20et%20du%20secteur%20secondaire%20\(16%2C%25\)](https://www.ansd.sn/sites/default/files/recensements/rapport/Chapitre%203-%20ECONOMIE-Rapport-Provisoire-RGPH5_juillet2024_0.pdf#:~:text=Enfin%2C%20l'analyse%20des%20activit%C3%A9s%20%C3%A9conomiques%20r%C3%A9v%C3%A8le%20que,primaire%20(33%2C%25)%20et%20du%20secteur%20secondaire%20(16%2C%25))

AGEROUTE. (s. d.-a). *Fiche de Projet : Projet de construction de l'autoroute Mbour-Fatick-Kaolack (100KM)*. Agence des Travaux et de Gestion des Routes du Sénégal.
https://ageroute.sn/wpfd_file/mbour-fatick-kaolack-100-km/

AGEROUTE. (2022b). *Ouverture du Grand pont à péage de Foundiougne et du pont Moderne de Marsassoum les 16 et 17 janvier 2022*. Agence des Travaux et de Gestion des Routes du Sénégal
<https://ageroute.sn/2022/01/16/ouverture-du-grand-pont-a-peage-de-foundiougne-et-du-pont-moderne-de-marsassoum-les-16-et-17-janvier-2022/>

Ambassade de la République du Sénégal à Bruxelles. (s. d.). *Coopération Sénégal-UE*.
<https://ambassadesenegal.be/cooperation-senegal-ue/>

Assemblée parlementaire paritaire OACPS-UE. (s. d.). *Histoire des relations ACP-UE*. Parlement européen. <https://www.europarl.europa.eu/oacps/fr/about/history>

Banque européenne d'investissement. (s. d.-a). *BRT BUS RAPID TRANSIT DAKAR*.
<https://www.eib.org/fr/projects/all/20161007>

Banque européenne d'investissement. (s. d.-b). *Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures*.
https://www.eib.org/files/publications/20230044_eu_africa_trust_fund_fr.pdf

Banque européenne d'investissement. (s. d.-c). *IVCDI – Europe dans le monde*.
<https://www.eib.org/fr/products/mandates-partnerships/ndici/index#:~:text=Le%20Fonds%20europ%C3%A9en%20pour%20le,priv%C3%A9s%20dans%20le%20monde%20entier>

Banque européenne d'investissement. (2013). *La BEI dans les pays ACP, conditions et instruments de financement*. <https://www.eib.org/fr/publications/investment-facility-and-loans-from-eib-own-resources>

Banque européenne d'investissement. (2020). *Rapport annuel 2019 du Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures*. <https://doi.org/10.2867/959547>

Bertrand, L., & Zoghely, S. (2021). *Le positionnement de la Chine parmi les bailleurs en Afrique subsaharienne* (Trésor-Éco N° 292). Direction générale du Trésor, ministère de l'économie, des finances et de la relance. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/6d741555-355a-4b18-94b9-48d2d6e7d0ae/files/d5db3a8d-3b97-4b44-800c-760921e555c5>

Bertuzzi, M., Melonio, T., Pornet, A., & Tremel, L. (2019). *Vers de « nouvelles routes de la soie » durables ? : Pistes de réflexion pour un référentiel commun de financement du développement durable* (Policy Paper No. 2). AFD Éditions. <https://www.afd.fr/sites/default/files/2019-12-11-42-34/PP002-nov2019-Route%20soie-web.pdf>

Bureau Opérationnel de Suivi du Plan Sénégal Émergent. (s. d.). *Les Plan d'Actions Prioritaires (PAP)*. <https://www.senegal-emergent.com/le-pse/pap/>

China International Development Cooperation Agency (CIDCA). (2022). *Cérémonie d'inauguration du pont de Foundiougne au Sénégal*. http://fr.cidca.gov.cn/2022-04/29/c_750527.htm

Commission européenne. (s. d.). *Le pacte vert pour l'Europe*. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr

Commission européenne. (2014). *Programme indicatif national pour la période 2014-2017 (première phase)*. <https://childfundalliance.org/wp-content/uploads/2022/03/EU-PIN-11efed-Senegal-7.pdf>

Commission européenne. (2024). *Mission Letter-Jozef Síkela Commissioner-designate for International Partnerships*. https://commission.europa.eu/document/download/6ead2cb7-41e2-454e-b7c8-5ab3707d07dd_en?filename=Mission%20letter%20-%20SIKELA.pdf

Commission européenne. (2025). *Factsheet - EU-ACP Economic Partnership Agreements*. <https://circabc.europa.eu/ui/group/09242a36-a438-40fd-a7af-fe32e36cbd0e/library/616d417f-8bfd-4cd3-a3ba-a6f31e7c9cba/details?download=true>

Commission européenne – DG INTPA. (s. d.-a). *Global Gateway*. https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway_fr

Commission européenne – DG INTPA. (s. d.-b). *Projets Global Gateway au Sénégal*. https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/global-gateway-projects_en?f%5B0%5D=countries_countries_multiple_%3Ahttp%3A//publications.europa.eu/resource/authority/country/SEN

Commission européenne – DG INTPA. (s. d.-c). *Vue d'ensemble de la stratégie Global Gateway*. https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/global-gateway-overview_fr

Commission européenne - DG TRADE. (2025). *European Union, Trade in goods with Senegal*. https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_senegal_en.pdf

Communauté économique européenne. (1957). *Traité instituant la Communauté économique européenne (Traité de Rome)*. EUR-Lex. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:11957E/TXT>

Conseil de l'Union européenne. (2025a). *Global Gateway: Council endorses flagship project list for 2026*. <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/12/10/global-gateway-council-endorses-flagship-project-list-for-2026/>

Conseil de l'Union européenne. (2025b). *Pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique - Accord de Samoa*. <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/samoa-agreement/>

Délégation de l'Union européenne au Sénégal. (2021). *Lancement des Travaux du Pont de Rosso, nouveau trait d'union entre le Sénégal et la Mauritanie*.

https://www.eeas.europa.eu/delegations/senegal/lancement-des-travaux-du-pont-de-rosso-nouveau-trait-dunion-entre-le-s%C3%A9n%C3%A9gal-et-la-mauritanie_fr?s=117

Délégation de l'Union européenne en Afrique du Sud. (2026). *UE-Afrique du Sud: Partenariat pour un commerce et des investissements propres (CTIP)*. Commission européenne.

https://www.eeas.europa.eu/delegations/south-africa/eu-south-africa-clean-trade-and-investment-partnership-ctip_en?etrans=fr

Délégation de l'Union européenne en Mauritanie. (2025). *Construction du Pont de Rosso - Mauritanie-Senegal*. https://www.eeas.europa.eu/delegations/mauritanie/construction-du-pont-de-rosso-mauritanie-senegal_fr?s=109

DG INTPA. (s. d.-a). *Budget Support*. European Commission. https://international-partnerships.ec.europa.eu/funding-and-technical-assistance/funding-instruments/budget-support_en

DG INTPA. (s. d.-b). *Grants*. European Commission. https://international-partnerships.ec.europa.eu/funding-and-technical-assistance/looking-funding/grants_en?etransnolive=1

DG INTPA. (s. d.-c). *Tenders*. European Commission. https://international-partnerships.ec.europa.eu/funding-and-technical-assistance/looking-funding/tenders_en?prefLang=fr&etrans=fr

DG INTPA. (2016). *The Africa Investment Facility (AfIF)*. https://au.int/sites/default/files/pages/32824-file-africa_investment_facility_and_european_investment_plan.pdf

DG INTPA. (2023). *EU-Africa: Global Gateway Investment Package - Strategic Corridors*. European union. https://international-partnerships.ec.europa.eu/system/files/2023-10/GG_Factsheet_Africa_Strategic%20Corridors.pdf

Direction générale du Trésor. (2024). *Situation économique et financière du Sénégal*. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/SN/situation-economique-et-financiere-du-senegal>

Équipe de presse et information de la Délégation de l'UE au Sénégal. (2021). *L'Union européenne et le Sénégal*. Délégation de l'Union européenne au Sénégal. https://www.eeas.europa.eu/senegal/lunion-europeenne-et-le-senegal_fr?s=117#7083

European Union. (2012). *Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union*. Official Journal of the European Union, C 326. http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj

HLG. (1999). *Calculating transport infrastructure costs. Final report of the expert advisors to the high level group on infrastructure charging*. High Level Group, working group 1 (HLG).

Jütten, M. (2025). *Clean trade and investment partnerships : A new instrument in the EU's trade policy toolbox* (Briefing). European Parliamentary Research Service.

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/769576/EPRS_BRI\(2025\)769576_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/769576/EPRS_BRI(2025)769576_EN.pdf)

Li, Y. (2017b). *Œuvrons ensemble pour un bel avenir de la coopération sino-sénégalaise*. Ambassade de la République populaire de Chine au Sénégal. https://sn.china-embassy.gov.cn/fra/sgdt/201705/t20170511_7178270.htm

Li, Z. (2025). *La Chine et le Sénégal unis par la quête de la modernisation et l'effort de solidarité et de coopération du Sud global*. Ambassade de la République populaire de Chine au Sénégal.

https://sn.china-embassy.gov.cn/fra/sqdt/202509/t20250929_11719924.htm

Lilyanova, L. (2021). *Comprendre le financement de l'Union européenne pour l'action extérieure*.

Service de recherche du Parlement européen.

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2021/679101/EPRS_IDA\(2021\)679101_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2021/679101/EPRS_IDA(2021)679101_FR.pdf)

Ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine. (s. d.). *China and Senegal*.

https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/gjhdq_665435/2913_665441/3074_664174/

Ministère des Affaires Étrangères de la République populaire de Chine. (2014). *Le Président Xi Jinping s'est entretenu avec le Président sénégalais Macky Sall Construire un partenariat d'amitié et de coopération durable entre la Chine et le Sénégal et promouvoir le développement partagé et la prospérité commune de la Chine et de l'Afrique*.

https://www.fmprc.gov.cn/fra/qjhdq/fz/1630/1632/201402/t20140227_10202263.html

Ministère des Finances et du Budget du Sénégal. (s. d.). *L'initiative « la Ceinture et la Route » de la Chine est un projet salubre, selon le ministre des Finances et du Budget*.

<https://www.finances.gouv.sn/linitiative-la-ceinture-et-la-route-de-la-chine-est-un-projet-salubre-selon-le-ministre-des-finances-et-du-budget/>

Ministère des Finances et du Budget du Sénégal. (2021). *Communiqué de presse portant sur la signature du contrat du pont de Rosso*. <https://www.finances.gouv.sn/communiquede-presse-portant-sur-la-signature-du-contrat-du-pont-de-rosso/>

Présidence du Sénégal. (s. d.). *Macky SALL*. <https://www.presidence.sn/fr/presidence/macky-sall>

Présidence du Sénégal. (2024). *Sénégal 2050 Agenda national de transformation*. <https://bo-admin.presidence.sn/storage/documents/ddlRIR35UDcoX6qMuOatvgP8eLKdcJGtJDsRk7m7.pdf>

Proparco. (2023). *Dakar Mobilité réunit les financements du tout premier système de bus BRT 100 % électrique en Afrique subsaharienne*. Proparco Groupe AFD.

<https://www.proparco.fr/fr/actualites/dakar-mobilite-reunit-les-financements-du-tout-premier-systeme-de-bus-brt-100-electrique>

République du Sénégal. (2014). *Plan Sénégal Émergent*. <https://www.au-senegal.com/IMG/pdf/plan-senegal-emergent-2014.pdf>

République du Sénégal. (2018). *Plan Sénégal Émergent : Plan d'actions prioritaires 2019–2023*.

https://www.sentresor.org/app/uploads/pap2_pse.pdf

République du Sénégal. (2020). *Plan Sénégal Émergent : Plan d'actions prioritaires 2 ajusté et accéléré (PAP 2A) pour la relance de l'économie 2019–2023* <https://faolex.fao.org/docs/pdf/sen216376.pdf>

République du Sénégal. (2023). *Plan Sénégal Émergent - Plan d'Actions prioritaires 3 (2024-2028)*

<https://www.finances.gouv.sn/publication/plan-senegal-emergent-2019-2035/>

République du Sénégal. (2024). *Sénégal 2050 Agenda national de transformation – Stratégie nationale de Développement 2025-2029*. <https://www.economie.gouv.sn/sites/default/files/2025-04/snd.pdf>

Secrétariat du plan d'investissement extérieur. (s. d.). *Plan d'investissement extérieur de l'UE*.

https://commission.europa.eu/document/download/a0acf181-fe1f-49dd-9935-202426cb4441_fr?filename=factsheet_eip_fr.pdf

- Talleraas, C. (2025). *The role of EU development cooperation in addressing irregular migration in Africa*. Directorate-General for External Policies of the Union, European Parliament. [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EXPO_STU\(2025\)754485](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EXPO_STU(2025)754485)
- Union européenne. (2012). *SN-Dakar: FED — Réhabilitation de la route nationale no 5 entre Passy et Sokone 2012/S 165-272999*. Supplément au Journal officiel de l'Union européenne. <https://www.mercell.com/de-de/m/file/GetFile.ashx?id=35421748&version=1>
- Union européenne. (2021a). *Règlement (UE) 2021/947 du Parlement européen et du Conseil du 9 juin 2021 établissant l'instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale — Europe dans le monde*. Journal officiel de l'Union européenne. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/947/oj/fra>
- Union européenne. (2021b). *Réponse européenne, NDICI-GE Sénégal (Appendice 1 du document de stratégie conjointe UE–Sénégal 2018–2023 révisé)*.
- Union européenne. (2023). *Accord de partenariat entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les membres de l'Organisation des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, d'autre part*. Journal officiel de l'Union européenne. https://eur-lex.europa.eu/eli/agree_international/2023/2862/oj
- Union européenne & Gouvernement du Sénégal. (2022). *Document de stratégie conjointe UE - Sénégal 2018-2023 (révisé pour 2021-2023)*. https://www.eeas.europa.eu/delegations/senegal/document-de-strat%C3%A9gie-conjointe-eu-s%C3%A9n%C3%A9gal-2018-2023_fr
- Union européenne & Gouvernement du Sénégal. (2014). *Document conjoint de programmation*. <http://www.initiative-ppp-afrique.com/Publications/Senegal-Document-conjoint-de-programmation-Senegal-Union-Europeenne>
- Unité de Gestion du Projet de construction du Pont Rosso. (2020). *PUBLICATION DE L'ATTRIBUTION DU MARCHE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU PONT DE ROSSO ET DE SES VIADUCS D'ACCES*. https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/project-related-procurement/formulaire_attribution_marche_travaux_pont_de_rosso.pdf
- van Wieringen, K. (2024). *Global Gateway 2030 : Future of Europe's global infrastructure bid*. European Parliamentary Research Service (EPRS). [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2024/757826/EPRS_IDA\(2024\)757826_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2024/757826/EPRS_IDA(2024)757826_EN.pdf)
- Vie publique. (2024). *Quel partenariat entre l'UE et les États ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique)?*. République française. <https://www.vie-publique.fr/fiches/20398-quel-partenariat-entre-lue-et-les-etats-acp-afrique-caraibes-pacifique>

3. Articles de presse

- Agence Ecofin. (2015). *Sénégal : prêt chinois de 1,25 milliard \$ pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Dakar–Kidira*. <https://www.agenceecofin.com/investissement/2412-34772-senegal-pret-chinois-de-1-25-milliard-pour-la-rehabilitation-de-la-ligne-ferroviaire-dakar-kidira>
- Agence Ecofin. (2018). *Sénégal – Chine : 10 accords signés et une arène de lutte inaugurée à Dakar*. <https://www.agenceecofin.com/economie/2307-58837-senegal-chine-10-accords-signes-et-une-arene-de-lutte-inauguree-a-dakar>
- Agence de presse sénégalaise. (2026). *L'autoroute Mbour-Thiadiaye ouverte à la circulation*. <https://aps.sn/lautoroute-mbour-thiadiaye-ouvert-a-la-circulation/>

Asamaan, A. (2024). *Au Sénégal, le gouvernement présente son grand plan de développement*. Le Monde. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2024/10/15/au-senegal-le-gouvernement-presente-son-grand-plan-de-developpement_6352647_3212.html

Badiane, O. (2025). *Raffinage du pétrole brut au Sénégal : qu'est-ce que cela signifie pour le pays ?* BBC NEWS AFRIQUE. <https://www.bbc.com/afrique/articles/c78e5qlv63qo#:~:text=Le%20S%C3%A9n%C3%A9gal%20a%20d%C3%A9marr%C3%A9%20en,Mauritanie%2C%20%C3%A0%20leur%20fronti%C3%A8re%20maritimale>

Blanchard, S. (2024). *Le bilan économique mitigé de Macky Sall au Sénégal*. Deutsche Welle. <https://www.dw.com/fr/senegal-bilan-%C3%A9conomique-macky-sall/a-68634363>

Breteau, P., Geoffroy, R., & Barthet, E. (2023). *Les coups d'État en Afrique se succèdent depuis 2019 : Mali, Soudan, Niger....* Le Monde. https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2023/09/09/les-coups-d-etat-en-afrique-se-succedent-depuis-2019-mali-soudan-niger_6188565_4355770.html

Business Insider Africa. (2025). *China-Senegal relations enter new phase with renewed political, economic cooperation*. <https://africa.businessinsider.com/local/lifestyle/china-senegal-relations-enter-new-phase-with-renewed-political-economic-cooperation/jyf8why>

Cissé, M. (2024). *Dakar: rapides, confortables, écolos... Bienvenue à bord des BRT*. Le360 Afrique. https://afrique.le360.ma/societe/dakar-rapides-confortables-ecolos-bienvenue-a-bord-des-brt_70XX7L2VYZE7LKAVXC34U2T3MU/

Crétois, J. (2026). *Le Sénégal adopte une loi réprimant plus sévèrement l'homosexualité au nom de la lutte contre l'influence occidentale*. Le Monde. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2026/03/12/le-senegal-adopte-une-loi-reprimant-plus-severement-l-homosexualite-au-nom-de-la-lutte-contre-l-influence-occidentale_6670697_3212.html

Da Silva, L. (2022). *En Afrique, l'Union européenne promet au moins 150 milliards d'euros d'investissements*. Toute l'Europe. <https://www.touteurope.eu/l-ue-dans-le-monde/en-afrique-l-union-europeenne-promet-au-moins-150-milliards-d-euros-d-investissements/>

Diallo, A., & Bassène, T. (2024). *Nouveau plan de développement du Sénégal : les investissements à privilégier pour un modèle économique de rupture*. The Conversation. <https://theconversation.com/nouveau-plan-de-developpement-du-senegal-les-investissements-a-privilegier-pour-un-modele-economique-de-rupture-242144>

Dieng, M. (2026). *Sénégal : L'autoroute Mbour–Fatick–Kaolack achevée à 91 %, un axe clé pour le corridor Dakar-Bamako*. Sikafinance. https://www.sikafinance.com/marches/senegal-lautoroute-mbour%E2%80%93fatick%E2%80%93kaolack-achevee-a-91--un-axe-cle-pour-le-corridor-dakar-bamako_60153#:~:text=Selon%20le%20minist%C3%A8re%20des%20Transports%20terrestres%20et,et%20les%20am%C3%A9nagements%20destin%C3%A9s%20%C3%A0%20am%C3%A9liorer%20l'environnement

Diop, M. (2020). *Mauritanie-Sénégal: les travaux du pont de Rosso démarrent en décembre avec le chinois Poly Changda*. Le360 Afrique. <https://afrique.le360.ma/mauritanie-senegal/economie/2020/11/10/32515-mauritanie-senegal-les-travaux-du-pont-de-rosso-demarrent-en-decembre-avec-le-chinois/>

Dossa, H. (2022). *Sénégal : le pont à péage de Foundiougne devient opérationnel*. Agence Ecofin. <https://www.agenceecofin.com/transports/1801-94440-senegal-le-pont-a-peage-de-foundiougne-devient-operationnel>

Faye, M. (2024). *Que retenir de la vision du président Diomaye Faye pour le Sénégal et qu'en disent les critiques ?* BBC NEWS AFRIQUE. <https://www.bbc.com/afrique/articles/cvgl7ky42w4o>

Faure, A. (2021). *L'instrument européen pour le voisinage, le développement et la coopération internationale – NDICI*. Toute l'Europe. <https://www.touteleurope.eu/l-europe-et-moi/l-instrument-europeen-pour-le-voisinage-le-developpement-et-la-cooperation-internationale-ndici/>

Forson, V. (2018). *Sénégal : l'émergence en 2035 ?* Le Point. https://www.lepoint.fr/economie/senegal-l-emergence-en-2035--17-12-2018-2279717_28.php

Jeune Afrique. (2005). *Les dessous d'un mariage*. <https://www.jeuneafrique.com/207829/archives-thematique/les-dessous-d-un-mariage/>

Kéfi, W. (2025). *Le Sénégal s'apprête à quitter la liste des pays les moins avancés (ONU)*. Agence Ecofin. <https://www.agenceecofin.com/actualites/0601-124647-le-senegal-s-apprete-a-quitter-la-liste-des-pays-les-moins-avancees-onu#:~:text=L'Assembl%C3%A9e%20g%C3%A9n%C3%A9rale%20des%20Nations,s'ach%C3%A8vera%20en%20d%C3%A9cembre%202029.>

König, B. (2024). *Panafricanisme de gauche et souveraineté : Bassirou Diomaye Faye parie sur les législatives pour transformer le Sénégal en profondeur*. L'Humanité. <https://www.humanite.fr/monde/bassirou-diomaye-faye/panafricanisme-de-gauche-et-souverainete-bassirou-diomaye-faye-parie-sur-les-legislatives-pour-transformer-le-senegal-en-profondeur>

Kouwou, I. (2024). *Sénégal : Ce qu'on retient de Macky Sall après 12 ans à la présidence de la République*. BBC NEWS AFRIQUE. <https://www.bbc.com/afrique/articles/c4nk511zeg0o>

La Vie Sénégalaise. (2018). *La construction du pont à péage de Foundiougne permettra de désenclaver les îles du Saloum*. <https://laviesenegalaise.com/la-construction-du-pont-a-peage-de-foundiougne-permettra-de-desenclaver-les-iles-du-saloum/>

La Vie Sénégalaise. (2023). *Travaux de l'autoroute à péage Mbour-Kaolack : état d'avancement..., mise en service en décembre 2025*. <https://laviesenegalaise.com/travaux-de-lautoroute-a-peage-mbour-kaolack-etat-davancement-mise-en-service-en-decembre-2025/>

Le360 Afrique. (2022). *Inauguration du Grand pont à péage de Foundiougne, le plus long du Sénégal*. <https://afrique.le360.ma/senegal/economie/2022/03/27/37465-inauguration-du-grand-pont-peage-de-foundiougne-le-plus-long-du-senegal-37465/>

Le360 Afrique. (2025). *Projets gelés : l'autoroute Mbour-Kaolack repart, la Chine décroche le chèque pour le Sénégal*. <https://afrique.le360.ma/economie/projets-geles-lautoroute-mbour-kaolack-repart-la-chine-decroche-le-cheque-pour-le-senegal UIG36O6VTZEXRB3NJLSG3YUTOI/>

Le Monde. (2018). *Xi Jinping en visite au Sénégal, première étape d'une tournée africaine*. https://www.lemonde.fr/international/article/2018/07/22/xi-jinping-en-visite-au-senegal-premiere-etape-d-une-tournee-africaine_5334521_3210.html

Le Monde. (2022). *À Dakar, l'Union européenne promet plus de 150 milliards d'euros d'investissements en Afrique*. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2022/02/10/a-dakar-l-union-europeenne-promet-plus-de-150-milliards-d-euros-d-investissements-en-afrique_6113158_3212.html

Le Monde. (2025). *Le FMI a « répondu immédiatement » à la demande d'aide du Sénégal*. Le Monde. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2025/10/17/le-fmi-a-repondu-immediatement-a-la-demande-d-aide-du-senegal_6647726_3212.html

- Le Quotidien. (2025). *Transport – Un an après la mise en circulation du Brt : Plus de 18 millions de passagers au compteur*. <https://lequotidien.sn/transport-un-an-apres-la-mise-en-circulation-du-brt-plus-de-18-millions-de-passagers-au-compteur/?sfw=pass1780005534>
- Lund Nielsen, M. (2026a). *Conditionnalité de l'aide future de l'UE : elle dépendra du soutien à la Russie ou à l'Iran, annonce Kallas*. Euractiv. <https://euractiv.com/fr/news/conditionnalite-de-laide-future-de-lue-elle-dependra-du-soutien-a-la-russie-ou-a-liran-annonce-kallas/>
- Lund Nielsen, M. (2026b). *Indignation face à un géant chinois sur le point de décrocher un contrat européen de 320 millions d'euros en Afrique*. Euractiv. <https://euractiv.com/fr/news/indignation-face-a-un-geant-chinois-sur-le-point-de-decrocher-un-contrat-europeen-de-320-millions-deuros-en-afrique/>
- Meridiam. (2023). *Dakar Mobilité réunit les financements du tout premier système de bus BRT 100 % électrique en Afrique subsaharienne*. Communiqué de presse. <https://www.meridiam.com/wp-content/uploads/2023/12/CP-BRT-SENEGAL-FR-FINAL.pdf>
- Ngueyap, R. (2020). *Sénégal : vers le démarrage des travaux de l'autoroute Mbour–Fatick–Kaolack financée par la Chine*. Agence Ecofin. <https://www.agenceecofin.com/gestion-publique/1911-82642-senegal-vers-le-demarrage-des-travaux-de-l-autoroute-mbour-fatick-kaolack-financee-par-la-chine>
- RFI. (2019). *Sénégal: les travaux du BRT vont commencer à Dakar*. <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20191028-senegal-travaux-brt-bus-rapid-transit-dakar>
- RFI. (2026). *Sénégal: experts et économistes cherchent des « alternatives » au FMI pour régler la dette*. <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20260513-s%C3%A9n%C3%A9gal-experts-et-%C3%A9conomistes-cherchent-des-alternatives-au-fmi-pour-r%C3%A9gler-la-dette>
- Tiezzi, S. (2018). *China's Belt and Road Makes Inroads in Africa*. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2018/07/chinas-belt-and-road-makes-inroads-in-africa/>
- Tigané, M. (2026). *Répression accrue contre les homosexuels au Sénégal : une nouvelle loi durcit le ton*. RTBF Actus. <https://www.rtf.be/article/repression-accrue-contre-les-homosexuels-au-senegal-une-nouvelle-loi-durcit-le-ton-11724424>
- Touré, B. (2022). *Sénégal: le pont de Foundiougne, fraîchement inauguré, suscite beaucoup d'optimisme*. RFI (Radio France Internationale). <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20220327-s%C3%A9n%C3%A9gal-le-pont-de-foundiougne-fra%C3%A9chement-inaugur%C3%A9-suscite-beaucoup-d-optimisme>
- Xinhua. (2019). *La coopération sino-sénégalaise a fait un bond qualitatif en 2018 (SYNTHESE)*. https://french.xinhuanet.com/afrique/2019-01/01/c_137712193.htm
- Xinhua. (2023). *Senegal launches first all-electric bus rapid transit network in sub-Saharan Africa*. <https://english.news.cn/afrika/20231228/4af646c562a14d3a887534c7cc905d9a/c.html>
- Yao, O. (2022). *Sénégal : Le pont de Foundiougne de 1,6 km est officiellement opérationnel*. Sikafinance. https://www.sikafinance.com/marches/senegal-le-pont-de-foundiougne-de-1-6-km-est-officiellement-operationnel_33609

4. Ouvrages

- Aurégan, X. (2024). *Chine, puissance africaine : Géopolitique des relations sino-africaines*. Armand Colin. <https://shs.cairn.info/chine-puissance-africaine--9782200635879?lang=fr>
- Aurégan, X., & Pairault, T. (Éds.). (2024). *L'Afrique et ses présences chinoises*. L'Harmattan.

- Bitsch, M.-T., & Bossuat, G. (Éds.). (2005). *L'Europe unie et l'Afrique : De l'idée d'Eurafrique à la convention de Lomé I*. Bruylant.
- Carbone, M. (Éd.). (2013). *The European Union in Africa: Incoherent policies, asymmetrical partnership, declining relevance?* Manchester University Press.
- Cheng, Z., & Taylor, I. (2017). *China's aid to Africa: Does friendship really matter?* Routledge.
- Degryse, C. (2024). Coopération au développement. *L'économie en 100 mots d'actualité* (pp. 68-71). De Boeck Supérieur. <https://shs.cairn.info/l-economie-en-100-mots-d-actualite--9782807360655-page-68?lang=fr>.
- Delcourt, L. (Éd.). (2011). *La Chine en Afrique : Menace ou opportunité pour le développement ?* Alternatives Sud, 18(2). CETRI & Syllepse.
- Dimier, V., & Stockwell, S. (Éds.). (2021). *The business of development in post-colonial Africa*. Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-51106-7>
- Diop, M.-C. (Éd.). (2002). *Le Sénégal contemporain*. Karthala.
- Duarte, P. A. B. (2018). *La nouvelle route de la soie : Vers une reconfiguration de l'intégration régionale et globale*. Presses universitaires de Louvain.
- Haastup, T., Mah, L., & Duggan, N. (Éds.). (2021). *The Routledge handbook of EU-Africa relations*. Routledge.
- Hackenesch, C. (2018). *The EU and China in African authoritarian regimes: Domestic politics and governance reforms*. Palgrave Macmillan.
- Hartmann, C., & Noesselt, N. (Éds.). (2020). *China's new role in African politics: From non-intervention towards stabilization?* Routledge.
- Holland, M. (2002). *The European Union and the Third World*. Palgrave Macmillan.
- Holland, M., & Doidge, M. (2012). *Development policy of the European Union*. Bloomsbury.
- Langan, M. (2018). *Neo-colonialism and the poverty of "development" in Africa*. Palgrave Macmillan.
- Men, J., & Barton, B. (Éds.). (2011). *China and the European Union in Africa: Partners or competitors?* Routledge.
- Najar, O., Padieu, Y., & Scapecchi, P. (2022). *Fragmentation et diversification du financement du développement : les cas de la Chine, de l'Inde et de la Turquie*. Éditions AFD. <https://shs.cairn.info/macroddev--1000000148982-page-1?lang=fr>.
- Rietveld, P., & Bruinsma, F. (1998). *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer.
- Struye de Swielande, T. (2010). *La Chine et les grandes puissances en Afrique*. Presses universitaires de Louvain.
- Struye de Swielande, T., & Orinx, K. (Éds.). (2019). *La Chine et les nouvelles routes de la soie : Une politique impériale ?* Presses universitaires de Louvain.
- Taraud, C. (2018). *Idées reçues sur la colonisation : La France et le monde : XVIe-XXIe siècles*. Le Cavalier Bleu. <https://shs.cairn.info/idees-recues-sur-la-colonisation--9791031802640-page-75?lang=fr>.
- Tellenne, C. (2025). « L'Afrique demeure à l'écart de la mondialisation et des rapports de puissance internationaux. » *Idées reçues sur la Géopolitique et la géoéconomie* (pp. 177-190). Le Cavalier Bleu.

<https://shs.cairn.info/idees-recues-sur-la-geopolitique-et-la-geoeconomie--9791031807836-page-177?lang=fr>.

Ye, M., & Wang, J. (2026). *Green BRI as the New BRI: Domestic Drivers and International Implications*. Cambridge University Press.

Yu, H. (2024). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-981-99-9633-9>

5. Contributions dans des ouvrages collectifs

Ben Salem, H. (2016). Le soft power chinois : Vers un nouveau modèle de partenariat. Dans J. Albert (Éd.), *Annuaire français de relations internationales* (pp. 521-530). Éditions Panthéon-Assas. <https://doi.org/10.3917/epas.alber.2016.01.0521>.

Bieling, H. J. (2025). Infrastructure Conflicts in a New Geoeconomic Order—a Political Economy Perspective. Dans H. J. Bieling, T. Diez, R. Flemmer & A. Futterer (Éds.) *Transnational Infrastructures and the Transformation of Global Orders*. Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-031-74846-2_4

Bougrea, A., & Orbie, J. (2025). Development Finance in EU-OACPS Relations. Dans S. Price & M. Langan (Éds.), *Africa, the EU and the Samoa Agreement: Exploring African Agency Amid the 'New Scramble'* (pp. 30-50). Taylor & Francis. <https://www.taylorfrancis.com/books/edit/10.4324/9781003503330/africa-eu-samoa-agreement-sophia-price-mark-langan?refId=2a666a96-64ae-4c93-8e51-587f8de96994&context=ubx>

Bräutigam, D. (2011). La Chine, l'Afrique et l'architecture de l'aide internationale. Dans R. Schiere, L. Ndikumana & P. Walkenhorst (Éds.), *La Chine et l'Afrique : Un nouveau partenariat pour le développement ?* (pp. 113-140). Groupe de la Banque africaine de développement. <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/text-francais%20china.pdf>

Carrai, M. A. (2024). Infrastructure Diplomacy in Africa: The EU's Global Gateway vs China's Belt and Road Initiative. Dans Y. Li, F. J. B. S. Leandro, J. Tavares da Silva & C. Rodrigues (Éds.), *The Palgrave Handbook on China-Europe-Africa Relations* (pp. 1047-1064). Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-981-97-5640-7_51

Docherty, I., Shaw, J., & Waite, D. (2019). The political economy of transport and travel. Dans I. Docherty & J. Shaw (Éds.), *Transport matters*. https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/DCB2BB8E5F1CADEAA0640EA8E4B920A1/9781447329572c2_p29-54_CBO.pdf/political_economy_of_transport_and_travel.pdf

Germiyanoglu, O. (2025). The "Belt and Road Initiative": A Strategy to the Rescue of Senegal?. Dans R. M. Manga Edimo, J. Rajaoson (Éds.), *China's Belt and Road Initiative in Africa*. Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-031-80400-7_18

Gherasim, D.-P. (2024). Le Global Gateway de L'ue Infrastructures et Rivalités D'influence. Dans T. De Montbrial et D. David *Ramses 2025 Entre puissances et impuissance* (pp. 306-309). Dunod. <https://doi.org/10.3917/dunod.ifri.2024.01.0306>.

Zhou, A., Beja, C., & Yang, X. (2024). Governance for good: The competitors for worldwide access are challenging or overlapping the purpose of Belt and Road Initiative? Dans Y. Li et al. (Éds.), *The Palgrave handbook on China-Europe-Africa relations* (pp. 1025-1045). Palgrave Macmillan. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-981-97-5640-7?page=3#toc>

6. Articles scientifiques

- Abdo, H. M. (2016). Rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace économique ouest-africain. *Mondes en développement*, 176(4), 137-152. <https://doi.org/10.3917/med.176.0137>.
- Abels, J., & Bieling, H. J. (2024). The geoeconomics of infrastructures: viewing globalization and global rivalry through a lens of infrastructural competition. *Globalizations*, 21(4), 722-739. <https://doi.org/10.1080/14747731.2023.2264667>
- Afeikhena, J. (2011). Infrastructure, Economic Growth and Poverty Reduction in Africa. *Journal of Infrastructure Development*, 3(2), 127-151. <https://doi.org/10.1177/097493061100300203>
- Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive?. *Journal of Monetary Economics*, 23(2), 177-200. [https://doi.org/10.1016/0304-3932\(89\)90047-0](https://doi.org/10.1016/0304-3932(89)90047-0)
- Awondo, P., Geschiere, P., Reid, G., Jaunait, A., Le Renard, S.-A., & Marteu, É. (2013). Une Afrique homophobe ? Sur quelques trajectoires de politisation de l'homosexualité : Cameroun, Ouganda, Sénégal et Afrique du Sud. *Raisons politiques*, 49(1), 95-118. <https://doi.org/10.3917/rai.049.0095>.
- Ba, A.-H., & Diakhaté, D. (2023). Chinafrique : partenariat d'un genre nouveau ? L'exemple de la relation Chine-Sénégal. *Hommes & Migrations*, 1343(4), 131-139. <https://doi.org/10.4000/hommesmigrations.16369>.
- Banyongen, S. (2017). Instrumentalisation de la coopération chinoise et transition politique au Sénégal: analyse de l'ère Wade. *Canadian Journal of African Studies / Revue Canadienne Des Études Africaines*, 51(2), 199-216. <https://www.jstor.org/stable/48540184>
- Bué, C. (2011). La politique de développement de l'Union européenne : réformes et européanisation. *Critique Internationale*, (53), 83-99. <http://www.jstor.org/stable/24566839>
- Cabestan, J.-P. (2019). Les Nouvelles Routes de la Soie. *Études*, (12), 19-30. <https://doi.org/10.3917/etu.4266.0019>.
- Cabestan, J.-P. (2023). The Belt and Road Initiative and China's hegemony in Africa. *Orbis*, 67(4), 544-564. <https://doi.org/10.1016/j.orbis.2023.08.005>
- Castillo Hidalgo, D., & Marnot, B. (2014). La première modernisation portuaire au Sénégal: le rôle fondateur de Dakar (1880-1939). *Revue d'histoire maritime*, 2(19), 347-370. <https://dx.doi.org/10.70551/HVBZ3918>
- Chaponnière, J.-R. (2008a). L'aide chinoise à l'Afrique : origines, modalités et enjeux. *L'Économie politique*, 38(2), 7-28. <https://doi.org/10.3917/leco.038.0007>.
- Chaponnière, J.-R. (2008b). Un demi-siècle de relations Chine-Afrique Évolution des analyses. *Afrique contemporaine*, 228(4), 35-48. <https://doi.org/10.3917/afco.228.0035>.
- Costa, C. M., & Li, Y. (2025). Evolving Africa–EU relations: changes in discourse from the Cotonou Agreement to the Samoa Agreement. *Canadian Journal of African Studies / Revue canadienne des études africaines*, 59(1), 67-90. <https://doi.org/10.1080/00083968.2024.2438370>
- Correia, P. (2011). Dakar-Pékin : une réconciliation opportuniste mais problématique. *Outre-Terre*, 30(4), 351-358. <https://doi.org/10.3917/oute.030.0351>.
- Courmont, B., Lasserre, F., & 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>.
- Crafts, N. (2009). Transport infrastructure investment: implications for growth and productivity. *Oxford Review of Economic Policy*, 25(3), 327-43. <https://doi.org/10.1093/oxrep/grp021>

- Czermińska, M. (2021). Trade Relations Between EU and African, Caribbean and Pacific Countries: With or Without Economic Partnership Agreements?. *European Research Studies Journal*, 24(4), 97-119. <https://ersj.eu/journal/2565/download>
- Del Biondo, K. (2011). EU Aid Conditionality in ACP Countries: Explaining Inconsistency in EU Sanctions Practice. *Journal of Contemporary European Research*, 7(3), 380-395. <https://doi.org/10.30950/jcer.v7i3.294>
- Gadio, C.-T., & Diop, S. (2013). De la nature des relations diplomatiques entre le Sénégal et la Chine. *Monde chinois*, 33(1), 77-79. <https://doi.org/10.3917/mochi.033.0077>.
- Guillotreau, P., Proutière-Maulion, G., & Vallée, T. (2011). Que faut-il attendre des nouveaux accords de pêche UE-ACP ? L'exemple du Sénégal. *Revue Tiers Monde*, 206(2), 177-196. <https://doi.org/10.3917/rtm.206.0177>.
- Heldt, E. C. (2023). Europe's Global Gateway: A New Instrument of Geopolitics. *Politics and Governance*, 11(4), 223-234. <https://doi.org/10.17645/pag.v11i4.7098>
- Himmer, M., & Rod, Z. (2022). Chinese debt trap diplomacy: reality or myth? *Journal of the Indian Ocean Region*, 18(3), 250-272. <https://doi.org/10.1080/19480881.2023.2195280>
- Huber, S. (2009). Dialogue avec le Tiers Monde : l'Europe communautaire à la recherche d'une identité postcoloniale. *Relations internationales*, 140(4), 19-36. <https://doi.org/10.3917/ri.140.0019>.
- Insisa, A. (2024). *China's BRI and EU Global Gateway Experiences with Public-Private Partnerships for Infrastructure Projects in Africa: Assessing Impact and Significance* (Research paper). Reconnect. https://www.reconnect-china.ugent.be/wp-content/uploads/2024/09/ReConnect-China-Research-Paper_Chinas-BRI-and-EU-Global-Gateway-Experiences.pdf
- Kebe, E. A. K., Gomis, J. S., Dangoura, M., & Cissé, I. (2023). Diagnostic, entraves et importance des corridors de transport routier dans le processus d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : le cas du Sénégal et ses pays voisins. *Revue Internationale De La Recherche Scientifique*, 1(2). <https://doi.org/10.5281/zenodo.7851118>
- Li, X. (2017a). Does conditionality still work? China's development assistance and democracy in Africa. *Chinese Political Science Review*, 2, 201-220. <https://doi.org/10.1007/s41111-017-0050-6>
- Liu, B., & Li, X. (2025). China's Aid in Global South Development Cooperation: A Study of Its Evolution. *Forum for Development Studies*, 52(2), 309-333. <https://doi.org/10.1080/08039410.2025.2460553>
- Nash, C., Sansom, T., & Still, B. (2001). Modifying transport prices to internalise externalities: Evidence from European case studies. *Regional Science and Urban Economics*, 31(4), 413-431. [https://doi.org/10.1016/S0166-0462\(01\)00059-X](https://doi.org/10.1016/S0166-0462(01)00059-X)
- Sonko, M. (2007). Accord de pêche UE/Sénégal. *Neptunus*, 13(1), 1-10. <https://nantes-universite.hal.science/hal-03791903/document>
- Stender, F., Berger, A., Brandi, C., & Schwab, J. (2021). The Trade Effects of the Economic Partnership Agreements between the European Union and the African, Caribbean and Pacific Group of States: Early Empirical Insights from Panel Data*, *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 59(6), 1495-1515. <https://doi.org/10.1111/jcms.13201>
- Tagliapietra, S. (2024). The European Union's Global Gateway: An institutional and economic overview. *The World Economy*, 47(4), 1326-1335. <https://doi.org/10.1111/twec.13551>

Ténier, J. (2019). Le Fonds Européen de Développement (FED) : L'instrument financier de soixante années de politique de coopération à destination des pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP). *Gestion & Finances Publiques*, 5(5), 108-118. <https://droit.cairn.info/revue-gestion-et-finances-publiques-2019-5-page-108?lang=fr>

7. Publications de think tanks et d'instituts de recherche

Acker, K., & Bräutigam, D. (2021). *Twenty Years of Data on China's Africa Lending* (Briefing Paper, No. 04/2021). China Africa Research Initiative (CARI), Johns Hopkins University. <https://hdl.handle.net/10419/248245>

Adjei, A. (2025). *Inside the Fine Print: Understanding Finance Contracts in Chinese-supported Power Projects*. China-Global South Project (CGSP). <https://chinaglobalsouth.com/analysis/chinese-infrastructure-contracts-africa-power-projects/>

AidData. (s. d.-a). *China Eximbank provides \$619.9 million preferential buyer's credit for Mbour-Fatick-Kaolack Highway Construction Project*. <https://china.aiddata.org/projects/58273/>

AidData. (s. d.-b). *China Eximbank provides \$70.6 million loan for Foundiougne Toll Bridge Construction Project*. <https://china.aiddata.org/projects/53182/>

Berisha-Krasniqi, V., Bouët, A., & Mevel, S. (2008). *Economic Partnership Agreements between the European Union and African, Caribbean, and Pacific Countries - What Is at Stake for Senegal?* (IFPRI Discussion Paper No. 00765). The International Food Policy Research Institute (IFPRI). <https://cgspace.cgiar.org/server/api/core/bitstreams/8edc80e3-a961-4e7a-a6f2-7890483bac58/content>

Bilal, S. (2025). *Inside the Global Gateway Forum: Beyond investments and rhetoric*. ECDPM. <https://ecdpm.org/work/inside-global-gateway-forum-beyond-investments-and-rhetoric>

Bilal, S., & Große-Puppenthal, S. (2018). *Le Plan d'investissement extérieur européen, défis et prochaines étapes pour changer la donne* (Note d'information No. 102). ECDPM. <https://ecdpm.org/application/files/6216/5546/8729/ECDPM-2018-BN102-FR-Plan-diinvestissement-exterieur-europeen-3.pdf>

Bilal, S., & Teevan, C. (2024). *Global Gateway: Where now and where to next?* (Discussion paper No. 368). ECDPM. <https://ecdpm.org/application/files/1617/1776/7785/Global-Gateway-Where-now-and-where-to-next-ECDPM-Discussion-Paper-2024.pdf>

Castillejo, C. (2016). *The European Union Trust Fund for Africa: A glimpse of the future for EU development cooperation* (Discussion Paper No. 22). German Institute of Development and Sustainability (IDOS).

Chen, Y. (2018). *Silk Road to the Sahel: African Ambitions in China's Belt and Road Initiative* (Policy Brief No. 23). China Africa Research Initiative (CARI), Johns Hopkins University. <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/248202/1/sais-cari-pb23.pdf>

Chen, Y., & Emery, T. (2025). *Greener on the other side: mapping China's overseas co-financing and financial innovation* (Report). ODI Global. <http://www.odi.org/en/publications/greener-on-the-other-side-mapping-chinas-overseas-co-financing-and-financial-innovation/>

Chen, Y., & Herscowitz, A. (2024). *How China hedges: deciphering Sinosure's role in China's overseas finance*. ODI Global. <https://odi.org/en/insights/sinosure-in-chinas-overseas-finance/>

Di Ciommo, M., Veron, P., & Ashraf, N. (2024). *EU, China and the Global South: Perspectives from African countries* (Discussion Paper No. 373). ECDPM.

<https://ecdpm.org/application/files/2417/2604/7280/EU-China-Global-South-Perspectives-African-Countries-ECDPM-Discussion-Paper-373-2024.pdf>

Foretia, D. A., Kouam, J. C., Nantchouang, R., Soong, C., Vasselier, A., & Wiegand, G. (2024). *Competing with China in Africa: Strategic suggestions on the EU Global Gateway*. Friedrich Naumann Foundation for Freedom. <https://shop.freiheit.org/#!/Publikation/1802>

Foster, V., Islam, R., Chen, Y., & Calabrese, L. (2026). *China's infrastructure finance in Africa: impacts and lessons* (ODI Working Paper). ODI Global. <http://www.odi.org/en/publications/chinas-infrastructure-finance-in-africa-impacts-and-lessons/>

Galeazzi, G., Helly, D., & Krätke, F. (2013). *Tous pour un ou chacun pour soi? Premières expériences de programmation conjointe de l'UE* (Note d'information No. 50). ECDPM. <https://ecdpm.org/application/files/3616/5546/9359/BN-50-Premieres-Experiences-de-Programmation-Conjointe-de-lUE-2013.pdf>

Gassama, E. H. S. (2025). *Sénégal : où en sont les réformes politiques et institutionnelles voulues par Bassirou Diomaye Faye ?* Institut de relations internationales et stratégiques (IRIS). <https://www.iris-france.org/senegal-ou-en-sont-les-reformes-politiques-et-institutionnelles-voulues-par-bassirou-diomaye-faye/>

Gianesello, S., & Tine, L. (2024). *Democratic renaissance in Senegal: A beacon for the region and beyond*. ECDPM. <https://ecdpm.org/work/democratic-renaissance-senegal-beacon-region-and-beyond>

Große-Puppenthal, S., & Bilal, S. (2016). *Blending 2.0 Towards new (European External) Investment Plans* (Discussion Paper N° 207). ECDPM. <https://ecdpm.org/application/files/4716/5546/8813/DP207-Blending-GrossePuppenthal-Bilal-December-2016.pdf>

Große-Puppenthal, S., & Bilal, S. (2018). *Radioscopie du Plan d'investissement extérieur de l'UE* (Note d'information No. 101). ECDPM. <https://ecdpm.org/application/files/8316/5546/8728/ECDPM-2018-BN101FR-Radioscopie-Plan-dinvestissement-exterieur-lUE-1.pdf>

Grumiller, J., Raza, W. G., Staritz, C., Tröster, B., & von Arnim, R. (2018). *The economic and social effects of the Economic Partnership Agreements on selected African countries* (Research Report, No. 7), Austrian Foundation for Development Research (ÖFSE). <https://www.oefse.at/publikationen/research-reports/detail-research-report/publication/show/Publication/The-economic-and-social-effects-of-the-Economic-Partnership-Agreements-on-selected-African-countries/>

Guérin, E. (2008). *Bailleurs émergents et gouvernance mondiale de l'aide au développement : Où en est la Chine en Afrique ?* (Idées pour le débat N°3). Institut du développement durable et des relations internationales. https://www.iddri.org/sites/default/files/import/publications/id_0803_bailloursemergents_guerin.pdf

Hauck, V., Knoll, A., & Cangas, A. H. (2015). *Fonds fiduciaires de l'UE – Vers une action extérieure plus intégrée?* (Briefing Note No. 81). ECDPM.

He, A. (2019). *The Belt and Road Initiative: Motivations, Financing, Expansion and Challenges of Xi's Ever-expanding Strategy* (CIGI Papers No. 225). <https://www.cigionline.org/sites/default/files/documents/no.225.pdf>

Jones, A., & Sergejeff, K. (2022). *Half-time analysis: How is Team Europe doing?* (Briefing note n° 149). ECDPM. <https://ecdpm.org/application/files/3916/6383/1497/Half-time-analysis-How-Team-Europe-doing-ECDPM-briefing-note-2022-bn-149.pdf>

Koch, S., Keijzer, N., & Furness, M. (2023). *The European Union's Global Gateway should reinforce but not replace its development policy* (The Current Column). German Institute of Development and Sustainability (IDOS). https://www.idos-research.de/fileadmin/migratedNewsAssets/Files/German_Institute_of_Development_and_Sustainability_EN_Koch_Keijzer_Furness_27.02.2023.pdf

Küblböck, K., & Grohs, H. (2019). *Blended finance and its potential for development cooperation* (ÖFSE Briefing Paper No. 21). Austrian Foundation for Development Research. <https://hdl.handle.net/10419/200507>

Laporte, G. (2007). *L'Accord de partenariat de Cotonou : Quel rôle dans un monde en mutation ?* (Rapport ECDPM 13). ECDPM. <https://ecdpm.org/application/files/7316/5547/2694/PMR13-Accord-Partenariat-Cotonou-Laporte-November-2007-ECDPM.pdf>

Lema, A. R. (2023). *From a "project of the century" to "small is beautiful": The changing face of the BRI in Africa*. Munk School of Global Affairs & Public Policy. <https://munkschool.utoronto.ca/belt-road/research/project-century-small-beautiful-changing-face-bri-africa>

Lundsgaarde, E. (2023). *The future of EU blended finance and guarantees: An assessment of cooperation strategies with least developed countries in Africa* (IDOS Discussion Paper, No. 2). German Institute of Development and Sustainability (IDOS). <https://doi.org/10.23661/idp2.2023>

Nadin, R., Mami, E., Calabrese, L., Cao, Y., & Chen, Y. (2023). *Ten years of the belt and road initiative: What has the BRI delivered for connectivity in developing countries?* ODI Global. <https://odi.org/en/publications/ten-years-of-the-belt-and-road-initiative-what-has-the-bri-delivered-for-connectivity-in-developing-countries/>

Ndir, B., & Diop, S. M. (s. d.). *Impact macroéconomique d'un Accord de partenariat économique sur le Sénégal*. (Vol. 6, No. 3). Institut sénégalais de recherches agricoles (ISRA). <https://www.isra-bame.sn/wp-content/uploads/2025/04/4-2.pdf>

Nedopil, C. (2021). *China's Investments in the Belt and Road Initiative (BRI) in 2020*. Green BRI Center, International Institute of Green Finance (IIGF). <https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2021/01/China-BRI-Investment-Report-2020.pdf>

Nedopil, C. (2023). *Ten years of China's Belt and Road Initiative (BRI): Evolution and the road ahead* (Regional Outlook Paper No. 76). https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2023/10/Nedopil-2023_Ten-years-China-Belt-Road-Initiative-BRI.pdf

Nedopil, C. (2024). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023*. Griffith Asia Institute and Green Finance & Development Center, FISF. <https://dx.doi.org/10.25904/1912/5140>

Nedopil, C. (2026). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2025*. Griffith Asia Institute and Green Finance & Development Center, FISF. <https://doi.org/10.25904/1912/5857>

Niquet, V., & Touati, S. (2011). *La Chine en Afrique : Intérêts et pratiques. Essai d'analyse du mode de fonctionnement d'un système*. Institut français des relations internationales (Ifri). <https://www.ifri.org/fr/livres/la-chine-en-afrique-interets-et-pratiques-essai-danalyse-du-mode-de-fonctionnement-dun>

Núñez Ferrer, J., & Behrens, A. (2011). *Innovative Approaches to EU Blending Mechanisms for Development Finance*. Centre for European Policy Studies. <https://cdn.ceps.eu/wp-content/uploads/2011/05/EU%20Blending%20Mechanisms.pdf>

- Ramdoo, I. (2014). *Fiche technique : Questions-réponses sur les APE*. ECDPM.
<https://ecdpm.org/work/accords-de-partenariat-economique-bilan-et-perspectives-volume-3-numero-9-octobre-novembre-2014/fiche-technique-questions-reponses-sur-les-ape>
- Schöffberger, I., & Venturi, B. (2018). *Eight myths on the migration–development nexus that European and African policymakers need to reconsider*. European Think Tanks Group. <https://ettg.eu/wp-content/uploads/2018/07/Eight-myths-on-the-migration-development-nexus-that-European-and-African-policymakers-need-to-reconsider-1.pdf>
- Sergejeff, K., Domingo, E., & Jones, A. (2022). *L'Europe dans le monde ? Le nouvel instrument financier de l'UE en 15 questions et réponses* (Note d'information No. 144). ECDPM.
<https://ecdpm.org/application/files/5716/5536/7848/Europe-Dans-Monde-Nouvel-Instrument-Financier-UE-15-Qestions-Reponses-ECDPM-Note-Information-144-2022.pdf>
- Tagliapietra, S. (2022). *The Global Gateway: An Overview*. Wilson Center.
<https://www.wilsoncenter.org/publication/global-gateway-overview>
- Teevan, C., & Domingo, E. (2022). *The Global Gateway and the EU as a digital actor in Africa*. ECDPM.
<https://ecdpm.org/application/files/9316/6962/8500/Global-Gateway-EU-digital-actor-Africa-ECDPM-Discussion-Paper-332-2022.pdf>
- Teevan, C., Bilal, S., Domingo, E., & Medinilla, A. (2022). *The Global Gateway: a recipe for EU geopolitical relevance?* (Discussion Paper n° 323). ECDPM.
<https://ecdpm.org/application/files/4616/5779/4869/Global-Gateway-recipe-EU-geopolitical-relevance-ECDPM-Discussion-Paper-323-2022.pdf>

8. Publications d'organisations internationales

- Banque mondiale. (2005). *Best Practices in Corridor Management*.
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/591711468314986040/pdf/451280WP0Box3310management01PUBLIC1.pdf>
- Briceño-Garmendia, C. M., Torres, C., & Dominguez, C. (2011). *Senegal's Infrastructure: A Continental Perspective*. The World Bank.
<https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e39e535-3d81-5ded-b5cf-e66f620da063/content>
- CABRI. (2021). *Chine en matière de prêts souverains et de restructuration de la dette : une introduction pour les gestionnaires de la dette publique africaine*. Initiative africaine concertée sur la réforme budgétaire. <https://www.cabri-sbo.org/fr/publications/chinas-approach-to-sovereign-lending-and-debt-restructuring-a-primer-for-african-public-debt-managers>
- Fonds monétaire international. (2014). *IMF Country Report No. 14/177 – Senegal*.
<https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2014/cr14177.pdf>
- Fonds monétaire international. (2024). *IMF Staff Concludes Visit to Senegal* (Press Release No. 25/360). <https://www.imf.org/en/news/articles/2025/11/06/pr-25360-senegal-imf-concludes-visit>
- Galibaka, G., & Kangoye, T. (2014). *Améliorer la Compétitivité en Afrique par le Développement des Infrastructures Rapport Pays : Sénégal*. Banque africaine de développement.
https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Working_Paper_-_207_-_Am%C3%A9liorer_la_Comp%C3%A9titivit%C3%A9_en_Afrique_par_le_D%C3%A9veloppement_des_Infrastructures_-_S%C3%A9n%C3%A9gal.pdf

Groupe de la Banque africaine de développement. (2023). *Corridors routiers transfrontaliers : Élargir l'accès aux marchés en Afrique et favoriser l'intégration continentale*.

https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/publications/rapport_transfrontaliers_web.pdf

Groupe de la Banque mondiale. (s. d.). *PIB (\$ US courants) – Sénégal, Guinée, Guinée-Bissau, Gambie, Mauritanie*.

<https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GDP.MKTP.CD?end=2024&locations=SN-GN-GW-GM-MR-ML&start=2021>

Groupe de la Banque mondiale. (2024a). *Sénégal*.

<https://www.banquemondiale.org/fr/country/senegal/overview>

Groupe de la Banque mondiale. (2024b). *Sénégal Rapport sur la situation économique - Juin 2024 - Saisir l'opportunité*. Groupe de la Banque mondiale.

<https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099061024131049923/p5004821f1acdf032191971c6fbeb498e07>

OCDE/CGLU. (2022). *2022 Country Profiles of the World Observatory on Subnational Government Finance and Investment*. Sénégal. https://www.sng-wofi.org/country_profiles/senegal_fr.html

Organisation mondiale du commerce. (s. d.). *Sénégal*.

https://www.wto.org/french/tratop_f/devel_f/senegal_f.pdf

World Bank Group. (2021). *World Bank Approves New Reference Rates for Existing and New Loans in Preparation for End of LIBOR*. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/07/22/world-bank-approves-new-reference-rates-for-existing-and-new-loans-in-preparation-for-end-of-libor>

9. Publications d'organisations non gouvernementales (ONG)

ActionAid, CONCORD, & Eurodad. (2026). *Blended finance and the illusion of development: Lessons from the EFSD+ for the next EU budget*. Eurodad.

https://www.eurodad.org/mff_blended_finance_illusion_development

Counter Balance, Eurodad, & Oxfam. (2024). *À qui profite le « Global Gateway » ? La nouvelle stratégie de coopération au développement de l'UE*. <https://counter-balance.org/uploads/files/EU-GG-report-2024-FR-nov07.pdf>

Eurodad. (2024). *Global Gateway risks diverting EU aid budget to big business*. European network on debt and development.

https://www.eurodad.org/global_gateway_risks_diverting_eu_aid_budget_to_big_business

Fondation Mo Ibrahim. (2024). *Profil IIAG 2024 - Sénégal*. [2024-IIAG-profile-sn_FR.pdf](https://www.fondationmoibrahim.org/fr/2024-IIAG-profile-sn_FR.pdf)

Freedom House. (s. d.-a). *Freedom in the World 2017 - Sénégal*.

<https://freedomhouse.org/country/senegal/freedom-world/2017>

Freedom House. (s. d.-b). *Freedom in the World 2024 – Sénégal*.

<https://freedomhouse.org/country/senegal/freedom-world/2024>

Freedom House. (s. d.-c). *Freedom in the World 2025 - Sénégal*.

<https://freedomhouse.org/country/senegal/freedom-world/2025>

Freedom House. (2025). *Freedom in the World 2025: The uphill battle to safeguard rights*.

<https://freedomhouse.org/report/freedom-world/2025/uphill-battle-to-safeguard-rights>

Ndiaye, B. (2022). *La stratégie de gestion des migrations de l'Union européenne envers les pays africains analysée depuis le Sénégal et l'Afrique de l'Ouest* (ECRE Working Paper n°16). European

Council on Refugees and Exiles (ECRE). <https://ecre.org/working-paper-the-migration-management-strategy-of-the-eu-towards-africa-analysed-from-a-senegalese-and-west-african-perspective/>

Oxfam. (2006). *Partenaires inégaux : Comment les Accords de Partenariat Economique (APE) UE-ACP pourraient nuire aux perspectives de développement d'un grand nombre de pays parmi les plus pauvres*. <https://oxfamlibrary.openrepository.com/bitstream/handle/10546/115057/bn-unequal-partners-epas-270906-fr.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Transparency International. (s. d.). *Corruption Perceptions Index 2024 - Sénégal*. <https://www.transparency.org/en/cpi/2024/index/sen>

10. Ressources en ligne

AEC. (s. d.). *Professor Afeikhena Jerome, Special Adviser to the Commissioner for Rural Economy and Agriculture, African Union Commission*. African Economic Conference. <https://aec.afdb.org/en/speakers/professor-afeikhena-jerome>

Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers. (s. d.). *Voici pourquoi le Sénégal pourrait devenir votre prochain partenaire business en Afrique*. <https://www.awex-export.be/fr/plus-d-infos/actualites/voici-pourquoi-le-senegal-pourrait-devenir-votre-prochain-partenaire-business-en-afrique>

AGEROUTE. (2022a). *Grand pont Nelson Mandela de Foundiougne* [Vidéo]. Agence des Travaux et de Gestion des Routes du Sénégal. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=0ZuRHillLZE>

Au Sénégal. (2022). *Les ponts de Foundiougne et de Marsassoum sont en service*. <https://www.au-senegal.com/les-ponts-de-foundiougne-et-de-marsassoum-sont-en-service,16155.html>

CABRI. (s. d.). *À propos de CABRI*. Initiative africaine concertée sur la réforme budgétaire. <https://www.cabri-sbo.org/fr/pages/about-us>

Don-Mello, A. (2022). *Infrastructures et développement de l'Afrique* [Colloque]. Afrique-Europe : Libération, souveraineté, solidarité. Le champ des possibles. <https://gabrielperi.fr/wp-content/uploads/2022/02/Don-Mello-INFRASTRUCTURES-ET-DEVELOPPEMENT-1-1.pdf>

Garecgo Fall & Gueye. (s. d.). *Projet pilote de Bus Rapid Transit (BRT) de Dakar : Rapport d'audit des états financiers pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2022*. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099072223000631227/pdf/P1561860ee519109a09f4906a799c00a8a7.pdf>

Géoconfluences. (2023). *Infrastructures*. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/infrastructures>

ITV Sénégal. (2022). *Foundiougne : Les impacts économiques du pont Nelson Mandela* [Vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=puwRCokiZDQ>

Larousse. (s. d.). *Infrastructure*. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/infrastructure/43027>

Perspective Monde. (s. d.-a). *Proclamation de l'indépendance du Sénégal*. <https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMEve/312>

Perspective Monde. (s. d.-b). *Zhou Enlai, 1898-1976*. <https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMBiographie?codeAnalyse=48>

Pisani, J.-M. (2026). *Coïncidence des calendriers, c'était la journée de l'Europe le 9 mai, lorsque j'ai eu l'opportunité de me rendre à Rosso ...* [Publication LinkedIn]. LinkedIn. <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7459210650729439232/>

Radiodiffusion Télévision Sénégalaise. (2022). *Pont à péage de Foundiougne* [Vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=Mf62vzRCPho>

Radiodiffusion Télévision Sénégalaise. (2026). *Mbour-Thiadiaye : le tronçon ouvert à la circulation* [Vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=icvPbrfQJVo>

11. Figures

1 : Universalis. (s. d.). *Sénégal, carte administrative*. <https://www.universalis.fr/atlas/afrique/senegal/>

2 : Proparco. (2023). *Dakar Mobilité réunit les financements du tout premier système de bus BRT 100 % électrique en Afrique subsaharienne*. Proparco Groupe AFD. <https://www.proparco.fr/fr/actualites/dakar-mobilite-reunit-les-financements-du-tout-premier-systeme-de-bus-brt-100-electrique>

3 : Délégation de l'Union européenne en Mauritanie. (2025). *Construction du Pont de Rosso - Mauritanie-Senegal*. https://www.eeas.europa.eu/delegations/mauritanie/construction-du-pont-de-rosso-mauritanie-senegal_fr?s=109

4 : Google Maps. (2026c). *Pont Rosso*. <https://maps.google.com/>

5 : AGEROUTE. (s. d.-b). *Pont Nelson Mandela de Foundiougne*. Agence des Travaux et de Gestion des Routes du Sénégal. <https://ageroute.sn/portfolio/pont-nelson-mandela-de-foundiougne/>

6 : Google Maps (2026b). *Pont de Foundiougne*. <https://maps.google.com/>

7 : Sikafinance (2026). *Sénégal : L'autoroute Mbour–Fatick–Kaolack achevée à 91 %, un axe clé pour le corridor Dakar-Bamako*. https://www.sikafinance.com/marches/senegal-lautoroute-mbour%E2%80%93fatick%E2%80%93kaolack-achevee-a-91--un-axe-cle-pour-le-corridor-dakar-bamako_60153

8 : Google Maps (2026a). *Mbour, Fatick, Kaolack..* <https://maps.google.com/>

