

REVUE DE DROIT DES AFFAIRES INTERNATIONALES

INTERNATIONAL BUSINESS LAW JOURNAL

n° 1 - 2023

SOMMAIRE - CONTENTS

ARTICLES

Bernd EHLE Baptiste RIGAUDEAU Maël DESCHAMPS	Projets d'infrastructure en Afrique de l'Ouest et centrale et règlement des litiges / Infrastructure Projects in West and Central Africa and Dispute Resolution	1
Mohamadou Fallou MBODJI	Les participations sans contribution des Etats de l'OHADA dans les capitaux des sociétés minières à l'épreuve du droit OHADA des sociétés commerciales / Non- Contributing Shareholdings of OHADA States in the Capital of Mining Companies Tested by OHADA Law on Commercial Companies.....	21
James CASEY Vincent CARRIOU	<i>Kabab-Ji</i> and the Governing Law of the Arbitration Agreement: A Comparison between England and France / Loi applicable à la convention d'arbitrage à la lumière de l'affaire <i>Kabab-Ji</i> : une comparaison entre l'Angleterre et la France ...	53

ACTUALITES

DROIT DU COMMERCE INTERNATIONAL ET DE LA CONCURRENCE / INTERNATIONAL TRADE AND COMPETITION LAW

Ismaelline EBA NGUEMA	Accord sur les ADPIC et santé publique : quelles leçons tirer de la crise de la COVID-19 ? / TRIPS and Public Health: What Lessons from the COVID-19 Crisis?	61
-----------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

DROIT ET PRATIQUE DES INVESTISSEMENTS INTERNATIONAUX / INTERNATIONAL INVESTMENTS LAW AND PRACTICE

Arnaud DE NANTEUIL	I. Chronique dirigée par Arnaud de Nanteuil et Pascale Accaoui Lorfing : L'affaire <i>Bank Melli c. Bahreïn</i> : un exemple du traitement de la question des sanctions par l'arbitrage d'investissement / <i>Bank Melli v Bahrain</i> : An Example of How Investment Arbitration Deals with Sanctions	87
Pascale ACCAOUI LORFING	II. La législation nationale et le mécanisme de filtrage : limite à l'investissement étranger dans l'état d'accueil : aperçu actualisé / National Legislation and Screening Mechanism as Limit to Foreign Investment in the Host State: Updated Overview	93

PROJETS D'INFRASTRUCTURE EN AFRIQUE DE L'OUEST ET CENTRALE ET REGLEMENT DES LITIGES

INFRASTRUCTURE PROJECTS IN WEST AND CENTRAL AFRICA AND DISPUTE RESOLUTION

Bernd EHLE, Baptiste RIGAUDEAU et Maël DESCHAMPS*



Arbitration; China; Construction projects; Dispute resolution; Foreign investment; Infrastructure; Middle Africa; West Africa

INTRODUCTION

Le présent article s'inscrit dans la suite de la publication précédente sur les projets d'infrastructure en Afrique de l'Est et le règlement de litiges.¹ Il se concentre sur les projets de construction dans une autre partie du continent : l'Afrique de l'Ouest et centrale au sens large et les pays francophones en particulier, lesquels ont unifié leur droit des affaires, y compris celui relatif à l'arbitrage. Ces pays accueillent également de nombreux investissements en matière d'infrastructures.

Comme toute l'Afrique subsaharienne, l'Afrique de l'Ouest et centrale connaît actuellement — et connaîtra ces prochaines années — une importante poussée démographique. Or l'infrastructure existante sur le continent est souvent insuffisante pour absorber la population croissante. Un déficit majeur d'infrastructures existe notamment dans les secteurs des transports et de la logistique, de la production d'énergie, de l'immobilier et des télécommunications. Les observateurs s'accordent à dire qu'il est capital pour les pays d'Afrique de l'Ouest et centrale de combler cette lacune afin de permettre le développement d'économies stables et prospères, l'augmentation de la productivité avec un impact positif sur le marché du travail, la promotion du commerce au sein des Etats africains et entre eux, et plus généralement de répondre aux besoins contemporains des populations croissantes.

* Bernd Ehle est associé et Baptiste Rigaudeau et Maël Deschamps sont collaborateurs du cabinet d'avocats LALIVE à Genève, Suisse.

INTRODUCTION

The present article is a follow-up to the previous publication on infrastructure projects in East Africa and dispute resolution. It focuses on construction projects in another part of the continent: West and Central Africa in general and French-speaking countries in particular, which have unified their business law, including their arbitration law. These regions also receive a great number of investments related to infrastructure.

Like the whole of Sub-Saharan Africa, West and Central Africa currently experiences—and will continue to experience in the coming years—a major demographic surge. Yet the existing infrastructures on the continent are often insufficient to fulfil the needs of the growing population. There is a major infrastructure deficit, particularly in the sectors of transport and logistics, energy production, real estate and telecommunications. Commentators agree that it will be crucial for West and Central African countries to fill this gap in order to develop stable and prosperous economies, increase productivity with a positive impact on the labour market, promote trade within and between African states, and more generally to meet the contemporary needs of growing populations.

As a result, many infrastructure projects are already underway across the continent, including in West and Central African countries, and the future potential for such projects is enormous. Projects range from the construction of a refinery to hydroelectric dams to the construction of modern rail and port infrastructures linked to the use of natural resources. The main challenge that African countries seem to be facing remains the sustainable and fair financing of these projects. African states are increasingly critical of the willingness of foreign states (including China and Russia) to invest in projects on their territory, as these investments were and are often made for geopolitical motives or to secure access to natural resources.

As experience shows, complex infrastructure projects around the world are also often the cause of disputes. It is therefore to be expected that some of the large infrastructure projects in West and Central Africa, including those described in this article, are likely to experience some level of dispute. This article examines how disputes related to these projects are usually resolved and provides a brief overview of the arbitration landscape in West and Central Africa. Finally, the article concludes with a reflection on future developments.

INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN WEST AND CENTRAL AFRICA

Taking stock of the infrastructure development

The expansion of infrastructure is a key development issue for West and Central African countries. This is reflected in regional and national policy documents such as the African Union's "Agenda 2063" which aims for "world-class infrastructures across the continent". It is also evidenced by the number of projects underway: as of 1 June 2021, 168 infrastructure projects worth more than USD 50 million each were under construction in West and Central Africa, for a total envelope of USD 180.2 billion (34.6% of the total envelope for such projects on the whole African continent).

The majority of these infrastructure projects are located in West African countries, which count 153 projects with a cumulative value of USD 172.8 billion, compared to 15 projects worth USD 7.4 billion in Central African countries. On the African continent, West Africa is the area where the greatest number of infrastructure projects take place.

En conséquence, de nombreux projets d'infrastructure voient déjà le jour sur tout le continent, y compris dans les pays d'Afrique de l'Ouest et centrale et le potentiel de ces projets est colossal. Les projets entrepris vont de la construction d'une raffinerie à l'exploitation de ressources naturelles et infrastructures ferroviaires et portuaires modernes en passant par des barrages hydroélectriques. Le principal défi auquel ces pays africains sont confrontés demeure encore et toujours le financement durable et juste de ces projets. Les Etats africains sont devenus de plus en plus critiques à l'égard de la volonté des Etats étrangers (y compris la Chine et la Russie) d'investir sur leur territoire, car ces investissements ont été et sont encore souvent aujourd'hui motivés par des raisons géopolitiques ou dans le but de s'assurer un accès à diverses ressources naturelles.

Comme l'expérience le montre, les projets d'infrastructure complexes partout dans le monde sont souvent la source de litiges. On peut donc s'attendre à ce que certains des grands projets d'infrastructure en Afrique de l'Ouest et centrale, dont ceux décrits dans cet article, débouchent sur des problématiques contentieuses. Cet article examine comment les différends liés à ces projets sont communément résolus et donne une brève vue d'ensemble du paysage de l'arbitrage en Afrique de l'Ouest et centrale. Enfin, l'article se termine par une réflexion sur les perspectives d'avenir.

DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE DE L'OUEST ET CENTRALE

Point sur le développement des infrastructures

Le développement des infrastructures est un axe clef du développement des Etats d'Afrique de l'Ouest et centrale. Cela ressort tout d'abord des documents politiques régionaux et nationaux tels que l'« agenda 2063 » de l'Union africaine qui vise « des infrastructures de classe internationale sur tout le continent ». ² Cela ressort également du nombre de projets en cours : au 1 juin 2021, 168 projets d'infrastructure d'une valeur de plus de \$50 millions étaient en construction en Afrique de l'Ouest et centrale, pour une enveloppe globale de \$180,2 milliards (soit 34,6 % de l'enveloppe totale pour ces projets sur le continent africain).

La majorité de ces projets d'infrastructure sont situés dans les pays d'Afrique de l'Ouest, qui compte 153 projets dont la valeur cumulée est de \$172,8 milliards, contre 15 projets d'une valeur de \$7,4 milliards dans les pays de l'Afrique centrale. ³ Au niveau du continent africain, l'Afrique de l'Ouest est la zone où le plus de projets d'infrastructure sont à l'œuvre. ⁴

Cependant, malgré la volonté et l'accès croissant aux financements, les montants investis sont insuffisants de sorte qu'on estime à 80 % les projets ayant dû être abandonnés au moment des études de faisabilité ou de la structuration du projet. Ce phénomène a été libellé sous la formule de « paradoxe des infrastructures en Afrique ». ⁵ Il est illustré par le nombre de projets d'infrastructure dont la valeur demeurait, en 2020, entre \$50 et \$100 millions, à savoir près de trois quarts du nombre de projets, alors qu'un projet sur dix environ atteignait une valeur comprise entre \$500 millions et \$1 milliard. ⁶ Cette situation a pu être attribuée aux délais et aux problématiques d'exécution des projets. ⁷ Parmi les autres problèmes pouvant conduire à l'échec figurent le manque de ressources des gouvernements africains pour mener à bien les études et les projets, mais également les cycles électoraux courts qui peuvent aboutir à la remise en cause d'engagements de long terme en matière de projets d'infrastructure. ⁸

En effet, les gouvernements demeurent les initiateurs mais aussi les principaux bénéficiaires directs des projets d'infrastructure en Afrique de l'Ouest et centrale. Plus de trois quarts des projets d'infrastructure sont en effet détenus par eux, suivis par des consortiums. ⁹ Quant au financement, ils proviennent également des gouvernements en majorité (34,6 % des projets en Afrique de l'Ouest ; 6,7 % des projets en Afrique centrale), suivis par des consortiums. Cependant, la Chine a la part belle avec 10,6 % des projets financés en 2021. A titre de comparaison, les pays de l'Union européenne ne financent que 4,1 % des projets du continent. L'Empire du milieu finance même autant de projets en Afrique centrale que les gouvernements locaux eux-mêmes. ¹⁰ La Chine est donc devenue un bailleur de fonds important, dépassant entre autres les institutions financières internationales de développement. Ces investissements s'inscrivent dans la politique africaine de la Chine ainsi que de sa politique de la nouvelle route de la soie (*Belt and Road Initiative* ou *BRI*), examinée plus en détail ci-dessous. ¹¹

Projets d'infrastructure notables

Plusieurs projets d'infrastructure sont actuellement en construction en Afrique de l'Ouest et centrale. Les secteurs de l'énergie et des transports comprennent le plus grand nombre de ces projets. ¹²

Le Nigéria est l'Etat d'Afrique de l'Ouest qui accueille le plus de projets d'infrastructure. ¹³ La raffinerie de Dangote, proche de Lagos, est l'un des projets d'infrastructure les plus importants du continent. Connectée notamment à des usines de polypropylène et d'engrais, la raffinerie constitue un investissement de plus de \$19 milliards. ¹⁴ La raffinerie est également un enjeu stratégique pour le Nigéria, grand exportateur de brut, qui sera donc capable de le raffiner

However, despite the willingness and increasing access to funding, the amounts invested are insufficient so that an estimated 80% of projects have been abandoned at the stage of feasibility studies or project planning. This phenomenon has been labelled as the "African infrastructure paradox". It is illustrated by the number of infrastructure projects that remained between USD 50 million and USD 100 million in value in 2020, i.e. almost three quarters of the number of projects, while about one in ten projects had a value between USD 500 million and USD 1 billion. This has been attributed to delays and issues with project implementation. Other problems that can lead to a project's failure include the lack of resources of African governments to carry out studies and projects, but also short electoral cycles that may call long-term commitments to infrastructure projects into question.

Indeed, governments remain the initiators but also the main direct beneficiaries of infrastructure projects in West and Central Africa. More than three quarters of infrastructure projects are indeed owned by governments, followed by consortia. Most funding also comes from governments (34.6% of projects in West Africa; 6.7% of projects in Central Africa), followed by consortia. China represents the lion's share with 10.6% of projects financed in 2021. By comparison, European Union countries are financing only 4.1% of the continent's projects. China even finances as many projects in Central Africa as the local governments themselves. China has thus become the largest financier, surpassing the international development financial institutions, among others. These investments are part of China's Africa policy as well as its Belt and Road Initiative (BRI), discussed in more detail below.

Notable infrastructure projects

Several infrastructure projects are currently underway in West and Central Africa. The energy and transport sectors comprise the largest number of these projects.

Nigeria is the West African state with the most infrastructure projects. The Dangote refinery, near Lagos, is one of the largest infrastructure projects on the continent. Connected to polypropylene and fertiliser plants, the refinery is an investment of over USD 19 billion. The refinery is also a strategic asset for Nigeria, a major crude oil exporter, which will therefore be able to refine it directly on site instead of exporting it before re-importing refined oil. While the project has experienced several delays due to supply chain disruptions

and the COVID-19 pandemic, it is a symbol of solid projects that should not lead to litigation jeopardising its planned commissioning in the first half of 2023.

The Mambilla dam project in the state of Taraba is another major infrastructure project in Nigeria. Financed by China Export-Import (Exim) Bank and the Nigerian Government, the project is expected to cost USD 5.8 billion. However, the project is subject to disputes between the contractor, Sunrise Power (a subsidiary of China's state-owned China Civil Engineering Construction Corporation), the owners, the Nigerian Government and Sinohydro Corporation. An agreement was reached between the parties whereby Nigeria agreed to pay the sum of USD 200 million in exchange for the withdrawal of the USD 2.3 billion claims in the arbitration initiated by Sunrise. Sunrise is claiming that Nigeria never honoured its commitments and has filed a claim before an arbitral tribunal constituted under the rules of the International Chamber of Commerce (ICC). The project is scheduled for completion by 2030.

The Simandou project is a major project combining natural resource development with rail and port infrastructures. The Simandou mine, located in the Guinean hinterland, is one of the largest undeveloped iron ore deposits in the world. The development of the Simandou mine has been hampered by recent political developments in the Republic of Guinea, including the coup by the military junta of Mamadi Doumbouya which led to the ousting of Alpha Condé. Recently, an agreement was reached between the junta and the mining companies Rio Tinto and Winning Consortium Simandou for the co-development of the mine: the private companies will respectively hold 42.5% of the operating entity's capital while the Guinean state will hold 15%. In terms of infrastructure projects, a 670km railway line to transport the ore will be built to foster the development of the mine, as well as five tunnels and 128 bridges constructed by the China Railway 18th Bureau Group. The investment is worth USD 14 billion. The railway line will end at a deep-water port at Moribaya (Forécariah district), which is currently under construction. Observers say that the Simandou mine could be of strategic importance to China for its iron ore supply. In this respect, Chinese steelmaker China Baowu Steel Group will likely play an increasing role with Conakry in the development of the Simandou mine. The foreign operators have committed to completing the construction of this rail and port infrastructure by the end of 2024 and to start developing the mine in 2025.

directement sur place au lieu de l'exporter pour le réimporter raffiné.¹⁵ Si le projet a connu plusieurs retards en raison des perturbations des chaînes d'approvisionnement et de la pandémie de COVID-19, il est le symbole de projets solides qui ne devraient pas déboucher sur des contentieux remettant en cause sa mise en service prévue au premier semestre 2023.¹⁶

Le projet de barrage de Mambilla dans l'Etat du Taraba est un autre projet d'infrastructure d'envergure du Nigéria. Financé par la banque China Export Import (Exim) et l'Etat nigérian, le projet devrait coûter \$5,8 milliards.¹⁷ Cependant, le projet est sujet à des contentieux entre l'entrepreneur, Sunrise Power (filiale de la compagnie nationale chinoise China Civil Engineering Construction Corporation), et les maîtres de l'ouvrage, l'Etat nigérian et Sinohydro Corporation. Un accord a tout d'abord été trouvé entre les parties : le Nigéria s'engageait à payer la somme de \$200 millions contre le retrait des demandes de \$2,3 milliards dans l'arbitrage initié par Sunrise.¹⁸ Sunrise prétend désormais que l'Etat nigérian n'a pas honoré ses engagements. Il a ainsi introduit une nouvelle demande devant un tribunal arbitral constitué selon le règlement de la Chambre de commerce internationale (CCI).¹⁹ En dépit de ces différends, l'achèvement du projet est prévu d'ici 2030.²⁰

Le projet de Simandou est un projet important alliant exploitation de ressources naturelles et infrastructures ferroviaires et portuaires. La mine du Simandou, située dans l'arrière-pays guinéen, est l'un des plus grands gisements inexploités de fer au monde.²¹ L'exploitation de la mine de Simandou a été entravée par les derniers développements politiques en République de Guinée avec notamment le coup d'Etat d'une junte militaire dirigée par Mamadi Doumbouya ayant mené à l'éviction d'Alpha Condé.²² Dernièrement, un accord a été trouvé entre la junte et les entreprises minières Rio Tinto et Winning Consortium Simandou pour la co-exploitation de la mine : les entreprises privées détiendront respectivement 42,5 % du capital de l'entité exploitante tandis que l'Etat guinéen en détiendra 15%.²³ En termes de projets d'infrastructure, l'exploitation de la mine s'accompagnera d'une ligne ferroviaire de 670 km censée acheminer le minerai, ainsi que cinq tunnels et 128 ponts²⁴ en construction par l'entreprise China Railway 18th Bureau Group.²⁵ L'investissement déployé sera de \$14 milliards.²⁶ La ligne ferroviaire débouchera sur un port en eaux profondes à Moribaya (préfecture de Forécariah) actuellement en construction.²⁷ Des observateurs affirment que la mine de Simandou pourrait revêtir une importance stratégique pour la Chine en termes d'approvisionnement en minerai de fer. Dans cette optique, l'aciériste chinois China Baowu Steel Group pourrait jouer un rôle croissant auprès de Conakry dans l'exploitation de la mine de Simandou.²⁸ Les

opérateurs étrangers s'étaient engagés à achever la construction de ces infrastructures ferroviaires et portuaires d'ici fin 2024 pour commencer l'exploitation de la mise en 2025.²⁹

Le Golfe de Guinée voit également ses infrastructures portuaires se développer. Après la mise en service du port en eaux profondes de Kribi au Cameroun, le port de Banana en République démocratique du Congo est entré en phase de construction depuis janvier 2022. Fruit d'un accord entre le gouvernement de la République démocratique du Congo (RDC) et DP World, l'opérateur portuaire émirati, le projet constitue un investissement d'environ \$1,3 milliard.³⁰ Le projet prévoit un quai à conteneurs de 600 m de longueur et une capacité de stockage de 332,000 conteneurs par an.³¹

Les infrastructures ferroviaires dans la région font l'objet d'une attention particulière. Au Bénin, la Chine (et non le groupe Bolloré qui s'est progressivement retiré de l'Afrique de l'Ouest) a remporté le marché de la rénovation de la ligne Cotonou-Parakou. Ce projet s'inscrit dans celui de la grande boucle ferroviaire qui devrait rallier Abidjan en Côte d'Ivoire à Cotonou au Bénin, en passant par le Burkina Faso et le Niger pour un montant d'investissement cumulé d'environ €4 milliards.³² D'autres lignes sont en attente de financement, telles que les lignes Dakar-Bamako ou le Transahélien. Ces projets sont également soumis aux changements d'alliances régionaux (par exemple le conflit franco-malien) et menacés par les groupes terroristes de la région.³³

Le barrage hydroélectrique de Nachtigal est un autre exemple d'un projet d'infrastructure conséquent en Afrique centrale. Il s'agit du plus grand projet de production indépendante d'hydroélectricité en Afrique. Situé sur le fleuve Sanaga proche de Yaoundé, ce projet estimé à €1,2 milliards a été financé par syndication bancaire ainsi que par l'aide d'onze institutions financières de développement dont l'Africa Finance Corporation et l'Agence française de développement.³⁴ Il a également reçu des garanties de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD) et de l'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA) à hauteur de €449 millions.³⁵ Le constructeur est un consortium formé par les entreprises française NGE Contracting, belge Besix et marocaine SGTM.³⁶ Le projet a déjà connu quelques difficultés relatives aux revendications sociales des employés du consortium ainsi qu'à l'arrêt forcé des travaux en raison du COVID-19.³⁷ Le 25 juillet 2022, le panel d'inspection de la Banque mondiale a également enregistré une demande de communautés locales estimant entre autres que le projet entravait ou pouvait entraver leurs moyens de subsistance, leur accès à l'éducation, à la santé et à l'alimentation.³⁸

The Gulf of Guinea is also seeing development of its port infrastructures. After the commissioning of the deep-water port of Kribi in Cameroon, the port of Banana in the Democratic Republic of the Congo (DRC) entered the construction phase in January 2022. The result of an agreement between the government of the DRC and DP World, a major Emirati port operator, the project represents an investment of approximately USD 1.3 billion. The project includes a 600m long container quay and a storage capacity of 332,000 containers per year.

Particular attention is also being paid to railway infrastructure in the region. In Benin, China (instead of the Bolloré group, which has gradually withdrawn from West Africa) has won the tender to renovate the Cotonou-Parakou line. This project is part of the major railway loop project to connect Abidjan in Côte d'Ivoire to Cotonou in Benin via Burkina Faso and Niger. The total investment amounts to around EUR 4 billion. Other lines are awaiting financing, such as the Dakar-Bamako line and the Trans-Saharan line. These projects are also subject to changes in regional alliances (see e.g. the Franco-Malian quarrel) and threatened by terrorist groups in the region.

The Nachtigal hydroelectric dam is another example of a major infrastructure project in Central Africa. It is the largest independent hydropower project in Africa. Located on the Sanaga River near Yaoundé, this estimated EUR 1.2 billion project was financed through bank syndication as well as through assistance from eleven development finance institutions including the Africa Finance Corporation and the French Development Agency. It also received guarantees from the International Bank for Reconstruction and Development (IBRD) and the Multilateral Investment Guarantee Agency (MIGA) for EUR 449 million. The contractor is a consortium formed by the French company NGE Contracting, the Belgian company Besix and the Moroccan company SGTM. The project has already experienced some difficulties relating to social demands by the consortium's employees and the forced stoppage of work due to COVID-19. On 25 July 2022, the World Bank inspection panel also registered a complaint from local communities that the project hinders or could hinder their livelihoods, access to education, health and food, among other things.

In Gabon, the State has initiated the renovation of its road network for a total investment of about EUR 1 billion. This investment is the result of a public-private partnership between the Gabonese state and the Société Autoroutière du Gabon, jointly owned by the Olam group and French investment fund Meridiam. In total, the project aims to renovate, operate and maintain 780km of Gabon's national roads over thirty years, in particular the Libreville–Franceville route, *i.e.* the road crossing the country from East (near the Congolese border) to West (the Atlantic Ocean). Maintenance will be partly financed by tolls along the road. The current Gabonese President, Ali Bongo, has made this his priority ahead of the 2023 presidential election.

The Chinese Belt and Road Initiative and West and Central Africa

West and Central Africa are not—at a first glance—on the route of the Belt and Road Initiative. However, China has been investing massively there for many years and has become in a short period of time the largest financier in a region historically linked to Western Europe.

Regarding infrastructure projects, alongside the leading European construction companies such as Eiffage, Bouygues and Vinci, fourteen of the world's top twenty construction groups are Chinese. These groups are, for example, China State Construction Engineering Corporation Ltd (involved in the construction of the Boukourdane dam in Algeria), China Road and Bridge Corporation (responsible for the construction of the Thiès-Touba motorway in Senegal) or China Railway Corporation (in charge of the construction of the Busanga hydroelectric power station in the DRC).

West Africa does not have as many BRI projects as East Africa. However, this does not mean that they do not exist. The BRI is an “adaptable and multi-dimensional initiative”, which adapts to the projects it covers. The BRI can be defined in financial terms, focusing on the nature and origin of project financing, or in political terms, focusing on the qualification of certain projects by the Chinese authorities as part of the initiative.

In particular, certain projects illustrate China's willingness to (i) secure the supply of raw materials; and (ii) strengthen its political and military influence on the continent. Thus, the following infrastructure projects are, for the most part, financed by Chinese capital: (a) the Foundiougne toll bridge, the longest in Senegal

Au Gabon, l'Etat a initié la rénovation de son réseau routier pour un investissement total d'environ €1 milliard. Cet investissement est le fruit d'un partenariat public-privé entre l'Etat gabonais et la Société autoroutière du Gabon, détenue conjointement par le groupe Olam et le fonds d'investissement français Meridiam.³⁹ Au total, le projet vise à rénover, exploiter et entretenir 780 km de routes nationales gabonaises sur 30 années, en particulier le trajet Libreville–Franceville, c'est-à-dire l'axe routier traversant le pays d'est (proche de la frontière congolaise) en ouest (l'océan Atlantique). L'entretien sera en partie financé par les péages disposés le long de la route.⁴⁰ Le Président gabonais actuel Ali Bongo en fait sa priorité avant l'élection présidentielle de 2023.⁴¹

La Belt and Road Initiative chinoise et l'Afrique de l'Ouest et centrale

L'Afrique de l'Ouest et centrale ne se trouve pas — a priori — sur le chemin de la *Belt and Road Initiative* ; la Chine y investit cependant massivement depuis de nombreuses années et est devenue en quelques temps le premier bailleur de fonds dans une région historiquement liée à l'Europe de l'Ouest.

En ce qui concerne plus particulièrement les projets d'infrastructure, à côté des têtes de pont du BTP européen, tels Eiffage, Bouygues ou Vinci, 14 des 20 premiers groupes mondiaux du secteur sont chinois.⁴² Ces groupes sont, par exemple, China State Construction Engineering Corporation Ltd (impliquée dans la construction du barrage de Boukourdane en Algérie), China Road and Bridge Corporation (responsable de la construction de l'autoroute Thiès–Touba au Sénégal) ou encore China Railway Corporation (en charge de la construction de la centrale hydroélectrique de Busanga en RDC).⁴³

N'étant pas la région de prédilection des projets des nouvelles routes de la soie, l'Afrique de l'Ouest ne compte pas autant de projets estampillés BRI que l'Afrique de l'Est. Pour autant, cela ne signifie pas qu'ils n'existent pas. La BRI est une « initiative adaptable et multidimensionnelle », qui s'adapte aux projets qu'elle couvre.⁴⁴ Il en existe une définition financière, qui se concentre sur la nature et l'origine du financement des projets, et une définition politique, qui se concentre sur la qualification de certains projets octroyée par les autorités chinoises comme faisant partie de l'initiative.

Notamment, certains projets illustrent la volonté chinoise de (i) sécuriser l'approvisionnement des matières premières ; et (ii) renforcer son influence politique et militaire sur le continent. Ainsi, les projets d'infrastructure suivants sont, pour majorité, financés par des capitaux chinois : (a) le pont

à péage de Foundiougne, le plus long du Sénégal enjambant le fleuve Saloum, terminé au début de l'année 2022.⁴⁵ Celui-ci a été financé majoritairement par la Banque d'import-export chinoise (China EXIM Bank) et a été construit par le China Henan International Cooperation Group ; (b) la Mohamed VI Tanger Tech City, ville intelligente marocaine qui devrait être finalisée en 2027 et qui accueillera près de 200 entreprises chinoises. Le projet est construit par la China Road and Bridge Corporation et l'investissement nécessaire est estimé à \$10 milliards⁴⁶ ; (c) le fameux « Contrat du siècle » en République démocratique du Congo, signé par l'ancien Président Joseph Kabila en 2008, avec un volet minier et un volet infrastructure. Ce contrat prévoyait la construction d'infrastructures minières, de bâtiments publics et de transports par Sinohydro et China Railway Engineering Corporation contre l'extraction du cuivre et du cobalt congolais, le tout pour une valeur de plus de \$9 milliards.⁴⁷ L'actuel Président Félix Tshisekedi a cependant ordonné un audit de ce contrat⁴⁸ et son ministère des Infrastructures a récemment rendu un rapport estimant que seul 27,4 % des infrastructures promises par le contrat avait été effectivement construites en septembre 2021, ceci équivalant à 825 millions sur les milliards d'investissements promis, à ce stade.⁴⁹

L'attitude du pouvoir congolais à l'égard de l'investisseur public chinois et la réponse de ce dernier sont scrutées par de nombreuses capitales du continent, dans un contexte de remise en cause de la dette chinoise en Afrique. En effet, entre soupçons de non-déclaration de dette publique et rééchelonnement hasardeux des remboursements, l'image de la dette chinoise, déjà connue par son manque de transparence, s'aggrave à grand galop.

Aussi, depuis la pandémie du COVID-19 et le ralentissement de l'économie chinoise, les bailleurs de fonds institutionnels chinois semblent plus prudents quant au financement des projets d'infrastructure sur le continent. Cette prudence s'est vraisemblablement accrue à la suite de déconvenues techniques et de retards sur des projets labellisés BRI en Afrique.⁵⁰

Les vannes du financement chinois se sont aussi partiellement fermées à cause de l'incapacité de certains pays, notamment la RDC, le Congo ou le Tchad, à rembourser la dette chinoise. Ainsi, la Chine aurait suspendu \$12,1 milliards de dettes d'Etats du continent africain depuis le début de la pandémie de COVID-19.⁵¹

La réduction des montants investis n'est pas le seul écueil auquel se heurtent les entreprises chinoises du BTP engagées sur le continent. Le manque de transparence des montages financiers utilisés en viendrait à réduire la compétitivité des offres chinoises sur ces projets d'infrastructure. A titre d'illustration, il a été récemment

spanning the Saloum River, completed in early 2022. This project was mainly financed by the China Export-Import Bank (Exim Bank) and was built by the China Henan International Cooperation Group; (b) the Mohamed VI Tanger Tech City, a Moroccan smart city that is expected to be completed in 2027 and which will host around 200 Chinese companies. The project is being built by the China Road and Bridge Corporation and the necessary investment is estimated at USD 10 billion; (c) the famous "Contract of the Century" in the Democratic Republic of the Congo, signed by former President Joseph Kabila in 2008, with a mining side and an infrastructure side. This contract provided for the construction of mining infrastructure, public buildings, and transport infrastructure by Sinohydro and China Railway Engineering Corporation in return for the extraction of Congolese copper and cobalt, all for a value of over USD 9 billion. However, current President Félix Tshisekedi has ordered an audit of the contract and the DRC Ministry of Infrastructure recently issued a report estimating that only 27.4% of the infrastructure promised in the contract had actually been built by September 2021, equivalent to USD 825 million instead of the billions of investment promised at this stage.

The behaviour of the Congolese Government towards China and the latter's response are being scrutinised by many African countries, in a context of questioning Chinese debts of African countries. Indeed, between suspicions of non-declaration of public debt and random rescheduling of repayments, the image of Chinese debt, already known for its lack of transparency, is worsening rapidly.

Also, since the COVID-19 pandemic and the slowdown of the Chinese economy, Chinese institutional financiers seem to be more cautious about financing infrastructure projects on the continent. This caution has likely increased following technical setbacks and delays on BRI-labelled projects in Africa.

The gates of Chinese financing have also partially closed due to the inability of certain countries, notably the DRC, Congo and Chad, to repay Chinese debt. For example, China has reportedly suspended USD 12.1 billion in debt owed by African countries since the start of the COVID-19 pandemic.

The reduction in the amounts invested is not the only issue faced by Chinese construction companies engaged on the continent. The lack of transparency of the financial plans also appears to reduce the competitiveness of Chinese bids on these infrastructure projects. For example, it was recently reported that an Africa Finance Corporation (AFC) tender for a EUR 140

million contract for the construction of the Singrobo dam in Côte-d'Ivoire was subject to the condition of transparency of the financial plan, which favoured the French company Eiffage instead of the Chinese company Sinohydro.

The circumstances outlined above do not lead to the conclusion that it is the end for the involvement of Chinese actors in African infrastructure projects. Moreover, Chinese actors, aware of the reluctance of their local financial partners, do not hesitate to turn to private and non-Chinese sources of financing to ensure the completion of ongoing projects and the competitiveness of Chinese bids on new tenders of West African governments. However, it must be noted that this financing gymnastics appears to be a major turning point compared to the unsurpassed ambition displayed when the BRI was announced in 2013.

DISPUTE RESOLUTION PRACTICE

Insights into infrastructure-related disputes in West and Central Africa

Just like in East Africa, local and international operators involved in the region's large infrastructure projects are sophisticated and frequent users of complex dispute resolution mechanisms. For one simple reason: they are aware of the local courts' difficulties in dealing with disputes relating to these monumental projects, which often involve a state party (this reason explains the success of alternative dispute resolution mechanisms on a global scale). Given their decisive impact on the development of the host countries, these projects are closely scrutinised by public authorities, which do not hesitate to interfere with their development. Disputes can arise from these interferences.

These disputes usually follow unsuccessful negotiations or mediation. Attempts at amicable resolution, whether successful or not, are usually confidential, but undoubtedly play an essential role in the subsequent admissibility of legal proceedings. In this respect, parties to a contract must be very careful as to the drafting of the dispute resolution clause they purport to invoke and the various successive dispute resolution mechanisms they involve (whether the action is based on a contract or on an international treaty, see below).

rapporté qu'un appel d'offres de l'Africa Finance Corporation (AFC) concernant un contrat de €140 millions pour la construction du barrage de Singrobo en Côte d'Ivoire était soumis à la condition sine qua non de la transparence du montage financier, laquelle a favorisé le français Eiffage au détriment du chinois Sinohydro.⁵²

Les circonstances exposées ci-dessus ne conduisent pas à la conclusion que la fin est proche pour l'implication des acteurs chinois dans la construction de l'infrastructure africaine. D'ailleurs, ceux-ci, conscients de la réticence de leurs partenaires financiers locaux, semblent eux-mêmes moins réticents à se tourner vers des sources de financements privées et non-chinoises pour garantir l'achèvement des projets en cours et la compétitivité des offres chinoises sur les nouveaux appels d'offres lancés par les gouvernements ouest-africains. Mais, force est de constater que cette gymnastique du financement apparaît comme un tournant majeur eu égard à l'ambition indépassable affichée lors de la mise en place de la BRI en 2013.

PRATIQUE DE REGLEMENT DES LITIGES

Aperçu des litiges liés aux infrastructures en Afrique de l'Ouest ou centrale

Tout comme en Afrique de l'Est,⁵³ les opérateurs locaux ou internationaux impliqués dans les larges projets d'infrastructure de la région sont des fins connaisseurs et fréquents utilisateurs des mécanismes complexes de résolution des litiges. Pour une raison simple : ils connaissent les difficultés des juridictions locales à appréhender les différends relatifs à ces projets monumentaux qui impliquent souvent une partie étatique (cette raison explique d'ailleurs le succès des mécanismes alternatifs de résolution des litiges à l'échelle globale). Compte tenu de leur impact souvent déterminant pour le développement des pays qui les accueillent, ces projets sont scrutés de près par les autorités publiques qui n'hésitent souvent pas à interférer dans leur développement. Ces interférences peuvent par la suite mener à la naissance de litiges.

Ces litiges commencent le plus souvent à la suite de négociations ou médiations infructueuses. Ces tentatives, fructueuses ou infructueuses, de résolution à l'amiable restent le plus souvent confidentielles mais jouent indubitablement un rôle essentiel pour la suite en ce qui concerne la recevabilité des actions judiciaires.⁵⁴ A cet égard, les parties à un contrat doivent s'assurer avec la plus grande attention du contenu des clauses de résolution des litiges qu'ils prétendent invoquer et des différents mécanismes de résolution des litiges successifs qu'elles

comprennent (que l'action se fonde sur un contrat ou sur un traité international, ci-dessous).

Récemment, un certain nombre de ces litiges a vu le jour concernant des projets d'infrastructure régionaux et les éléments qui les caractérisent confirment l'importance, avant toute démarche contentieuse, d'une analyse minutieuse de ces clauses.

Le premier, bien connu des experts de l'Afrique francophone, concerne le port de Douala au Cameroun et une concession de 15 ans pour opérer son terminal de conteneurs octroyée à Douala International Terminal (DIT), une coentreprise entre le français Bolloré Ports et le néerlandais APM Terminals. A l'expiration de la concession, un nouvel appel d'offres était lancé pour la gestion du terminal de conteneurs par l'autorité gestionnaire du port. Or DIT s'est trouvée exclue de cet appel d'offres et la société suisse Terminal Investment Limited a finalement emporté la mise.

Douala International Terminal a donc assigné l'autorité portuaire devant un tribunal arbitral CCI, estimant qu'elle avait commis une faute contractuelle en organisant un appel d'offres fermé selon des conditions qui étaient spécifiquement conçues pour pouvoir l'écarter. L'autorité portuaire, pour sa part, formulait des demandes reconventionnelles pour un montant d'environ €50 millions sur le fondement de la prétendue obligation pour DIT de partager avec elle les frais de parking facturés aux usagers du port.

En novembre 2020, dans une sentence partielle, le tribunal arbitral a rejeté toutes les demandes de l'autorité portuaire et l'a enjoint à organiser un nouvel appel d'offres auquel DIT pourrait participer. De plus, elle condamnait l'autorité portuaire à dédommager DIT pour les pertes qu'elle avait subies du fait de l'impossibilité d'opérer le port pendant la période de son exclusion (€58,6 millions, sur la base d'environ €3,9 millions par année d'exclusion calculés sur une durée de concession de 15 ans).

Plus récemment, l'industrie minière congolaise a été le théâtre de nombreux différends entre investisseurs et l'Etat sur la base de contrats ou de traités internationaux en raison de la révocation par la République du Congo d'un certain nombre de permis d'exploitation minière entre 2020 et 2021.

Ainsi, Avima Iron Ore Limited et Sundance Resources Limited ont assigné le Congo devant des tribunaux arbitraux CCI sur la base de conventions d'exploitation minière qui les liaient à l'Etat pour le développement de gisements de fer.⁵⁵ Avima Iron Ore Limited demande le rétablissement de son permis d'exploitation ou, à défaut, le paiement d'une indemnité évaluée à \$27 milliards.

Recently, several disputes have arisen in relation to regional infrastructure projects, and the elements that characterise them confirm the importance of a careful analysis of these clauses before any litigation is undertaken.

The first dispute, well known to experts in French-speaking Africa, concerns the port of Douala in Cameroon and a 15-year concession to operate its container terminal granted to Douala International Terminal (DIT), a joint venture between France's Bolloré Ports and the Netherlands' APM Terminals. When the concession expired, a new tender was launched for the management of the container terminal by the port authority. However, DIT was excluded from this tender and the Swiss company Terminal Investment Limited finally won the bid.

Douala International Terminal therefore sued the port authority before an ICC arbitral tribunal, claiming that it had committed a contractual breach by organising a tender specifically designed to exclude it. The port authority brought counterclaims for an amount of approx. EUR 50 million on the basis of the alleged obligation of DIT to share with it the mooring fees charged to port users.

In November 2020, in a partial award, the arbitral tribunal rejected all the claims of the port authority and ordered it to organise a new tender opened to DIT. In addition, it ordered the port authority to compensate DIT for the losses it had suffered as a result of not being able to operate the port during the period of its exclusion (i.e. EUR 58.6 million, based on approximately EUR 3.9 million per year of exclusion calculated over a 15-year concession period).

More recently, the Congolese mining industry has been the scene of numerous disputes between investors and the State on the basis of international contracts or treaties due to the revocation by the Republic of Congo of a number of mining permits between 2020 and 2021.

As an example, Avima Iron Ore Limited and Sundance Resources Limited sued Congo before ICC arbitral tribunals on the basis of mining agreements for the development of iron ore deposits. Avima Iron Ore Limited seeks the reinstatement of its mining licence or, in the alternative, the payment of compensation valued at USD 27 billion. Sundance Resources Limited seeks compensation of USD 8.76 billion.

As the project in question is located on the border with Cameroon, Sundance Resources Limited has also initiated an arbitration against Cameroon. Sundance argues that Cameroon has breached its contractual obligation to issue a decree confirming the exploration permit granted to Sundance's Cameroonian subsidiary. In this case, Sundance Resources obtained a decision from an emergency arbitrator ordering Cameroon not to transfer the exploration licence granted to Sundance to a third party.

EEPL Holdings and Congo Mining & Midus Holdings have submitted their claims to investment arbitral tribunals, respectively on the basis of the bilateral investment treaty (BIT) between Great-Britain and Congo and between Mauritius and Congo. EEPL Holdings claims that Congo cancelled its mining permit for the Badondo iron ore deposit by decree of 30 November 2020. For their part, Congo Mining & Midus Holdings consider they have been expropriated after the revocation of their mining licence for the Mayoko-Moussondji iron ore deposit in the western Congo by decree of 30 June 2021.

Tellingly, the revoked mining licences for EEPL Holdings and Sundance Resources have since been reallocated to a Chinese-backed investor.

The mining sector is in any case one of the sectors most prone to disputes, as the *BSG v Guinea* saga has shown. In May 2022, an arbitral tribunal ruled that Guinea granted the mining rights to the companies of diamond trader Beny Steinmetz through a process tainted by corruption. The companies are now seeking the annulment of the award before an ad hoc committee having jurisdiction to rule on this type of international decisions. Meanwhile, Brazilian mining company Vale initiated an arbitration under the rules of the London Court of International Arbitration (LCIA) against the companies of Mr Steinmetz. In an arbitral award dated 4 April 2019, Vale was awarded damages of approximately USD 2 billion for having been misled by Mr Steinmetz's companies who had represented that they had not committed any corrupt acts to obtain the mining rights to the Simandou deposit. Criminal proceedings against Mr Steinmetz for bribery of foreign public officials are, at the time of writing, pending before the Swiss courts.

These numerous cases demonstrate the importance of the provisions of mining agreements in West and

Sundance Resources Limited pour sa part demande le paiement d'indemnité de \$8,76 milliards.

Par ailleurs, le projet en question étant situé à la frontière avec le Cameroun, Sundance Resources Limited a également initié un arbitrage contre ce dernier. Selon la société minière, le Cameroun aurait violé son engagement contractuel de délivrer un décret confirmant le permis d'exploration octroyé à la filiale camerounaise de Sundance Resources. Dans cette affaire, Sundance Resources a obtenu une décision d'un arbitre d'urgence qui enjoint l'Etat camerounais à ne pas transférer à un tiers le permis d'exploration octroyé à Sundance.⁵⁶

De leur côté, EEPL Holdings⁵⁷ et Congo Mining & Midus Holdings⁵⁸ ont soumis leurs demandes d'arbitrage à des tribunaux arbitraux d'investissements, sur le fondement respectivement du traité bilatéral d'investissement (TBI) entre la Grande-Bretagne et le Congo et entre l'île Maurice et le Congo. EEPL Holdings reproche au Congo l'annulation de son permis d'exploitation pour le gisement de fer de Badondo par décret du 30 novembre 2020.⁵⁹ Pour sa part, Congo Mining & Midus Holdings estime avoir été expropriée après la révocation de leur permis d'exploitation du gisement de fer de Mayoko-Moussondji à l'ouest du Congo par décret du 30 juin 2021.⁶⁰

Il est intéressant de noter que les permis d'exploitation révoqués pour EEPL Holdings et Sundance Resources ont, depuis, été réattribués à un investisseur soutenu par des fonds chinois.⁶¹

Le secteur minier est en tout état de cause l'un des plus sujets au contentieux comme l'a démontré la saga *BSG c. Guinée*. Ainsi, en mai 2022, un tribunal arbitral international a décidé que les droits miniers accordés par la Guinée aux sociétés du diamantaire Beny Steinmetz avaient été accordés par pacte de corruption.⁶² Ces dernières ont introduit un recours devant un comité chargé de statuer sur ce type de décision internationale lequel est actuellement pendant.⁶³ Parallèlement, l'entreprise minière brésilienne Vale avait initié, contre les sociétés de M. Beny Steinmetz, un arbitrage selon le règlement de la London Court of International Arbitration (LCIA). Vale a obtenu, par une sentence du 4 avril 2019, des dommages-intérêts d'environ \$2 milliards pour avoir été induit en erreur par les sociétés de M. Steinmetz qui avaient assuré ne pas avoir commis d'actes de corruption pour obtenir les droits miniers sur le gisement de Simandou.⁶⁴ Des procédures pénales à l'encontre de M. Beny Steinmetz pour corruption d'agents publics étrangers sont, à la date de l'écriture de cet article, pendantes devant les juridictions suisses.⁶⁵

Ces nombreuses affaires prouvent donc l'importance du contenu des conventions minières en Afrique de l'Ouest et

centrale, qui peuvent permettre aux investisseurs de résoudre leurs litiges potentiels avec l'Etat d'accueil par le biais de l'arbitrage, au lieu de devoir avoir recours aux juridictions locales. L'affaire *Sundance Resources c. Cameroun* démontre également l'évolution bienvenue de l'arbitrage vers l'ouverture de procédures d'urgence (telle la procédure de l'arbitre d'urgence prévue par le règlement CCI) qui renforce l'efficacité de l'arbitrage pour protéger à bref délai les intérêts menacés des parties.

Droit applicable aux contrats

Sous réserve des dispositions impératives des lois des Etats d'Afrique de l'Ouest et centrale, les contrats relatifs aux projets d'infrastructure sont le fruit de la libre négociation entre les parties, à savoir, souvent, l'Etat et l'opérateur. Par conséquent, elles peuvent décider de soumettre leur contrat au droit national de l'Etat ou à tout autre droit « neutre » de leur choix (y compris, par exemple, les principes généraux du droit du commerce international). Ceci explique que certains contrats soient soumis à des droits étrangers, tels que par exemple le droit anglais dans l'accord de joint-venture entre Vale et M. Beny Steinmetz pour l'exploitation de la mine de Simandou évoqué plus haut.⁶⁶

Le choix du droit applicable est aussi parfois influencé par les financeurs du projet. En effet, les contrats impliquant des institutions financières internationales sont souvent régis par le droit des juridictions ayant développé un corps de règles spécifiques au financement. Les prêteurs ont, là encore, une nette préférence pour le droit anglais mais aussi new-yorkais par rapport au droit du lieu d'implantation du projet, et ce, non seulement en raison de leur « neutralité », mais aussi parce que ces systèmes juridiques sont armés pour connaître des litiges portant sur des projets ayant une structure et une documentation particulièrement complexes.⁶⁷

Certaines institutions financières de développement (IFD), dont la Banque africaine de développement (BAD), prévoient aussi que le droit international public sera applicable à leurs accords de financement de projet.⁶⁸

Cependant, certains Etats d'Afrique de l'Ouest et centrale se sont dotés d'un cadre juridique des affaires commun et attrayant via l'Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires (OHADA). Cette organisation, qui compte 17 Etats membres,⁶⁹ vise à unifier le droit des affaires dans ces Etats par le biais d'actes uniformes. Ces actes uniformes, de valeur supranationale, sont directement applicables dans les Etats membres et prévalent sur les normes de droit interne⁷⁰ de la même façon, par exemple, que des règlements dans les pays membres de l'Union européenne. Par conséquent, sous réserve de normes

Central Africa. They may allow investors to resolve potential disputes with the host state through arbitration, rather than having to resort to the local courts. The *Sundance Resources v Cameroon* case also demonstrates the welcome development of arbitration towards the recourse to expedited proceedings (such as the emergency arbitrator procedure under the ICC Rules), which increases the effectiveness of arbitration to protect the interests of contracting parties expeditiously.

Applicable law in construction contracts

Subject to the mandatory provisions of the laws of West and Central African countries, contracts for infrastructure project are the result of free negotiations between the parties, e.g. the State and the operator. The parties may decide to subject their contract to the national law of the State or to another "neutral" law of their choice (including, for example, the general principles of international trade). This explains why some contracts are subject to foreign law, such as English law in the joint venture agreement between Vale and Mr Steinmetz for the exploitation of the Simandou mine mentioned above.

The choice of applicable law is also sometimes influenced by the decision of the project's financiers. Contracts involving international financial institutions are often governed by the law of jurisdictions that have developed a body of rules specifically regulating financing operations. There, financiers have a clear preference for English or New York law over the local law of the project, not only because of their "neutrality", but also because these legal systems are equipped to deal with disputes over projects with a particularly complex financing structure and documentation.

Some development finance institutions (DFIs), including the African Development Bank (AfDB), also provide that public international law will be applicable to their project finance agreements.

However, some West and Central African States have developed a common and attractive legal framework for business through the Organisation for the Harmonisation of Business Law in Africa (OHADA). This organisation, which has seventeen member States, aims to unify business law in these States through uniform acts. These uniform acts, which are of a supranational nature, are directly applicable in the member States and take precedence over domestic law in the same way as, for instance, regulations in EU member States. As such, subject to national mandatory provisions, commercial law is the same in Burkina Faso and in Côte-d'Ivoire.

Ten uniform acts are currently in force in the OHADA area. They relate to general commercial law, commercial companies, cooperatives, securities, bankruptcy proceedings, contracts for the transport of goods by road, among others. They also deal with arbitration and mediation (see below).

The Common Court of Justice and Arbitration (CCJA) in Abidjan is the supreme and supranational court with jurisdiction over OHADA law. It issues final rulings on questions relating to uniform acts and thus builds coherent case law binding all the courts of the OHADA member States.

OHADA law, when chosen by the parties, is therefore a safe and efficient legal framework for infrastructure projects. This is evidenced by the choice of this law in large contracts such as the construction of the container terminal in the port of Conakry.

However, the legal framework applicable to infrastructure contracts is not limited to OHADA law in West and Central Africa, on the one hand because some African States are not members (such as Nigeria, Ghana and Mauritania) and, on the other hand, because other supranational legal systems may influence infrastructure projects. This is the case of the Economic Community of West African States (ECOWAS), which aims, among other things, at harmonising the legal framework of its member States on tax, customs and free trade issues.

Thus, as mentioned above, overlapping mandatory rules may render the legal framework complex. On the one hand, the public procurement rules of a host country may conflict with the law applicable to the contract. This raises the question of the application of these rules by the judge or arbitrator and their impact on the validity of a contract (e.g. where the State knew or ought to have known that its own procurement rules were not complied with). On the other hand, anti-corruption and anti-bribery legislation has been consolidated in West and Central Africa, as evidenced by the ECOWAS Protocol on Combating Corruption adopted on 21 December 2001, the African Union Convention on Preventing and Combating Corruption adopted on 11 July 2003, or, at the global level, the United Nations Convention against Corruption adopted in Merida on 9 December 2003, which was adopted by several West and Central African countries. In addition to the domestic laws of each of the West and Central African countries that may apply, some third country laws, such as those of the United Kingdom and the United States, have extraterritorial reach and may apply to disputes relating to African infrastructure projects if they relate to those countries under certain criteria.

impératives nationaux, le droit des affaires est le même au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire.

Dix actes uniformes sont aujourd'hui en vigueur dans l'espace OHADA. Ils concernent le droit commercial général, celui des sociétés commerciales, des sociétés coopératives, des sûretés, des procédures collectives, des contrats de transport de marchandises par route, entre autres.⁷¹ Ils concernent également l'arbitrage et la médiation (v. ci-dessous).

La Cour commune de justice et d'arbitrage (CCJA) à Abidjan est la juridiction suprême et supranationale compétente en matière de droit OHADA.⁷² Elle statue en dernier recours sur des questions relatives aux actes uniformes et édicte ainsi une jurisprudence cohérente contraignante pour toutes les juridictions des Etats membres de l'espace OHADA.⁷³

Le droit OHADA, lorsqu'il est choisi par les parties, est donc un cadre juridique sûr et pratique pour les projets d'infrastructure. En témoigne le choix de ce droit pour des contrats d'importance tel celui pour la construction du terminal à conteneurs du port de Conakry.⁷⁴

Cependant, le régime juridique applicable aux contrats d'infrastructure ne se limite pas au droit OHADA en Afrique de l'Ouest et centrale, d'une part parce que certains Etats africains n'en sont pas membres (comme le Nigéria, le Ghana et la Mauritanie) et, d'autre part parce que d'autres systèmes juridiques supranationaux peuvent influencer sur les projets d'infrastructure. Tel est le cas de la Communauté économique des Etats d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) qui vise entre autres à harmoniser le cadre juridique de ses Etats membres sur les questions fiscales, douanières ou de libéralisation des échanges.

Aussi, tel qu'évoqué ci-dessus, le cadre juridique peut-il se complexifier par la superposition de normes impératives. D'une part, les règles relatives à la passation de marchés publics de certains pays hôtes du projet d'infrastructure peuvent heurter la loi applicable au contrat. Se pose alors la question de l'application par le juge ou l'arbitre de ces règles et celle de leur impact sur la validité d'un contrat (par exemple lorsque l'Etat savait ou devait savoir que ses propres règles en matière de marchés publics n'étaient pas respectées). D'autre part, les législations anti-corruption et anti-pots-de-vin se consolident en Afrique de l'Ouest et centrale, en témoigne le Protocole sur la lutte contre la corruption de la CEDEAO adopté le 21 décembre 2001, la Convention de l'Union africaine sur la prévention et la lutte contre la corruption adoptée le 11 juillet 2003 ou, au niveau mondial, la Convention des Nations Unies contre la corruption adoptée à Mérida le 9 décembre 2003 adoptée par plusieurs Etats d'Afrique de l'Ouest et centrale. Outre les lois internes de chacun des pays de l'Afrique de l'Ouest et

centrale qui peuvent trouver à s'appliquer, certaines lois de pays tiers, comme celles du Royaume-Uni et des Etats-Unis ont une portée extraterritoriale et peuvent s'appliquer à des litiges relatifs à des projets d'infrastructure africains s'ils se rattachent à ces pays selon certains critères.⁷⁵

Aperçu du paysage de l'arbitrage en Afrique de l'Ouest et centrale

Comme évoqué ci-dessus, les 17 Etats membres de l'OHADA se sont dotés d'une législation commune en matière d'arbitrage : l'Acte uniforme relatif au droit de l'arbitrage (AUA) adopté le 11 mars 1999 à Ouagadougou, et révisé le 23 novembre 2017 à Conakry.⁷⁶ Un acte uniforme relatif à la médiation a également été adopté le 23 novembre 2017 (AUM).⁷⁷ Leurs dispositions modernes garantissent l'efficacité et la rapidité de la résolution des litiges.

L'AUA s'applique dès que le siège de l'arbitrage se situe dans l'un des 17 Etats membres de l'OHADA. Il s'applique à toute personne physique et morale — y compris les personnes morales de droit public — pour tout différend lié à un droit dont les parties disposent librement.⁷⁸ L'AUA dispose que la clause d'arbitrage concernée peut se trouver dans un contrat quelle que soit sa nature⁷⁹ ou dans un instrument relatif aux investissements (par exemple un code des investissements ou un traité bilatéral/multilatéral relatifs aux investissements).⁸⁰

Une sentence rendue dans un des Etats membres de l'OHADA ne pourra faire l'objet que d'un recours en annulation (à l'exclusion d'un appel), lequel sera tranché par la juridiction compétente de l'Etat membre. La décision rendue par cette juridiction pourra seulement être attaquée devant la CCJA.⁸¹ Les raisons pour lesquelles une sentence peut être annulée sont restreintes et comprennent l'inexistence, la nullité ou l'expiration de la convention d'arbitrage, la composition irrégulière du tribunal arbitral ou la contrariété à l'ordre public international de l'Etat membre.

En plus de rôle juridictionnel dans l'annulation des sentences, la CCJA agit comme institution d'arbitrage en administrant des arbitrages soumis à son règlement, qui a été adopté le 23 novembre 2017 à Conakry.⁸² Dans ce cas, la CCJA confirme les arbitres nommés par les parties et peut pallier au manque de désignation de l'un d'eux.⁸³ Elle examine également les projets de sentence des tribunaux arbitraux avant leur reddition pour des suggestions de forme ou attirer le tribunal arbitral sur, par exemple, des contradictions internes de la sentence.⁸⁴ Si l'institution est de plus en plus utilisée, le nombre d'affaires examinées par la CCJA reste pour le moment modeste par rapport aux institutions internationales plus expérimentées et utilisées

Overview of the West and Central Africa arbitration landscape

As mentioned above, the seventeen OHADA member States share a common legislation regulating arbitration: the Uniform Act on Arbitration Law (UAA) adopted on 11 March 1999 in Ouagadougou and revised on 23 November 2017 in Conakry. A Uniform Act on Mediation was also adopted on 23 November 2017 (UAM). Their modern provisions guarantee the efficiency and speed of dispute resolution.

The UAA applies if the seat of the arbitration is located in one of the OHADA member States. It applies to all natural and legal persons—including legal persons governed by public law—for any dispute relating to a right freely exercised by the parties. The UAA provides that the relevant arbitration clause may be found in a contract of any kind or in an investment-related instrument (e.g. an investment code or a bilateral/multilateral investment treaty).

An award rendered in one of the OHADA member States may only be challenged (excluding an appeal), and this challenge will be decided by the competent court of the member State. The decision of this court can only be challenged before the CCJA. The grounds on which an award may be set aside are limited and include the non-existence, invalidity or expiry of the arbitration agreement, irregular composition of the arbitral tribunal or violation of the international public policy of the member State concerned.

In addition to its judicial role in setting aside awards, the CCJA acts as an arbitral institution and administers arbitrations under its rules, which were adopted on 23 November 2017 in Conakry. In this case, the CCJA confirms the arbitrators nominated by the parties and may appoint an arbitrator in case of a party's failure. It also reviews draft awards of arbitral tribunals before they are handed down for suggestions on matters of form or to draw the arbitral tribunal's attention to, for example, internal contradictions in the award. While the institution's caseload continues to grow, the number of cases examined by the CCJA is still modest compared to more experienced international institutions used by West and Central African operators over the past decades.

If the parties agree on the CCJA Rules as the applicable procedural rules, only the CCJA Rules apply, to the exclusion of the UAA, among others. CCJA arbitration thus has complete autonomy from the seat of arbitration selected by the parties.

Other African institutions also offer services for the administration of arbitration proceedings. These include CIMAC in Casablanca, LCA in Lagos, CAMC-O in Ouagadougou and CMAG in Douala. According to the recent SOAS University of London survey, international institutions such as the ICC, headquartered in Paris, and the LCIA based in London are still often preferred by African users.

In addition to the OHADA Uniform Act on Arbitration, other West and Central African States are working towards modern arbitration legislation. Nigeria has adopted a new Arbitration and Mediation Act on 10 May 2022, based on the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) 2006 Model Law (e.g. it abolishes the possibility of setting aside an award for “error of law” or “misconduct of the arbitrator”). The new law also contains innovative provisions on third-party funding of arbitration. Once promulgated by the President of Nigeria, the law will come into force. Sierra Leone, which acceded to the New York Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards on 28 October 2020, has also reformed its arbitration law. On 2 August 2022, the parliament of Sierra Leone adopted a law also based on the UNCITRAL Model Law and including some provisions similar to the 1996 English Arbitration Act. It also endorses Sierra Leone’s international arbitration obligations under both the New York Convention and the ICSID Convention (see below).

The number of foreign investment disputes is also growing in West and Central Africa. The Convention on the Settlement of Investment Disputes between States and Nationals of Other States, which was signed in Washington on 18 March 1965 and entered into force on 14 October 1966 (ICSID Convention), counts most African states as contracting parties. In 2021, 15% of all cases registered by the International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID), the leading institution administering foreign investment cases, concerned an African State (excluding Maghreb), which testifies to the success of this method of dispute resolution by investors in Africa.

par les opérateurs africains de l’Ouest et centraux depuis des décennies.

Si les parties s’accordent sur le règlement de la CCJA comme règle de procédure applicable, seul celui-ci s’applique, à l’exclusion — entre autres — de l’AUA.⁸⁵ L’arbitrage CCJA dispose donc d’une autonomie complète par rapport au siège de l’arbitrage choisi par les parties.⁸⁶

D’autres institutions africaines proposent également des services d’administration de procédures arbitrales. Tel est le cas du CIMAC à Casablanca,⁸⁷ de la LCA à Lagos,⁸⁸ le CAMC-O à Ouagadougou⁸⁹ et le CMAG à Douala.⁹⁰ Selon le sondage récent de la SOAS University of London, les institutions d’envergure internationale, telles que la CCI, siégeant à Paris, et la LCIA basée à Londres sont encore souvent préférées des utilisateurs africains.⁹¹

Outre l’Acte uniforme sur l’arbitrage de l’espace OHADA, les autres Etats de l’Afrique de l’Ouest et centrale s’efforcent de se doter de législations sur l’arbitrage modernes. Le Nigéria a adopté, le 10 mai 2022, une nouvelle loi d’arbitrage et de médiation calquée sur la loi-modèle de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) de 2006 (elle abolit, par exemple, la possibilité d’annuler une sentence pour « erreur de droit » ou « mauvaise conduite de l’arbitre »). Cette nouvelle loi contient également des dispositions novatrices sur le financement de l’arbitrage par un tiers.⁹² Une fois promulguée par le Président de la République, la loi entrera en vigueur. La Sierra Leone, qui a accédé le 28 octobre 2020 à la Convention de New York sur la reconnaissance et l’exécution des sentences arbitrales étrangères,⁹³ a également entrepris une réforme de son droit de l’arbitrage. Le 2 août 2022, le parlement sierraléonais a adopté une loi basée elle-aussi sur la loi-modèle CNUDCI en incluant certaines dispositions semblables à celle de la loi anglaise sur l’arbitrage de 1996.⁹⁴ Elle entérine enfin les obligations internationales de la Sierra Leone en matière d’arbitrage international, que ce soit en vertu de la Convention de New York ou de la Convention CIRDI (ci-dessous).

Le nombre de différends relatifs aux investissements étrangers est également en augmentation en Afrique de l’Ouest et centrale. La Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre Etats et ressortissants d’autres Etats, signée à Washington le 18 mars 1965 et entrée en vigueur le 14 octobre 1966 (Convention CIRDI) compte la plupart des Etats africains comme parties contractantes.⁹⁵ En 2021, 15 % de l’ensemble des affaires enregistrées par le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI), principale institution administrant des arbitrages liés aux investissements étrangers,

concernait un Etat africain (hors Maghreb) ce qui témoigne du succès de ce mode de résolution des litiges par les investisseurs en Afrique.

La Convention CIRDI n'est pas un traité multilatéral d'investissement : elle vise à organiser la résolution d'un différend si une clause d'arbitrage ou de conciliation insérée dans un contrat, une loi ou un traité international y fait référence. C'est précisément le cas de nombre de traités bilatéraux d'investissement conclus par les Etats africains de l'Ouest et centraux, ainsi que leurs codes d'investissement. Certains codes des investissements⁹⁶ ou traités internationaux conclus, y compris avec des Etats ne faisant pas partie de l'espace OHADA,⁹⁷ font également référence à la CCJA comme institution d'arbitrage. Cependant, la plupart des traités d'investissement se réfèrent au CIRDI comme institution arbitrale de référence.

En témoigne le modèle de traité bilatéral d'investissement publié par l'Africa Arbitration Academy : son art.22(C) désigne la Convention CIRDI et le Règlement CIRDI comme règles applicables à un différend entre un investisseur et un Etat.⁹⁸ Ce modèle définit le cadre de la politique d'investissement pour la promotion des investissements directs étrangers en Afrique et fournit une approche pour équilibrer la relation entre la promotion des investissements et le développement durable. Le modèle a été conçu comme un document complet composé de textes uniformes que les Etats africains peuvent adopter comme base pour développer leurs modèles spécifiques de traités d'investissement, et également pour les Etats non africains lorsqu'ils cherchent à négocier et à conclure des traités bilatéraux d'investissement avec des Etats africains. Ce texte a été décrit comme cherchant à promouvoir, encourager et augmenter les investissements, et à renforcer le développement durable en Afrique.

CONCLUSION ET PERSPECTIVES

Les économies du monde entier continuant à accroître leur intérêt en lien avec l'Afrique, un continent qui contient encore de nombreuses zones inexploitées d'opportunités d'investissement, les litiges en Afrique augmenteront vraisemblablement. Compte tenu du grand nombre de projets d'infrastructure stratégiques actuels et futurs en Afrique de l'Ouest et centrale, il est probable qu'il en résulte un certain nombre de litiges, en particulier lorsque des risques financiers, politiques et opérationnels complexes se matérialisent. Les différents acteurs de ces projets de construction ont intérêt à disposer de mécanismes de règlement des litiges efficaces et équitables en place, qui peuvent contribuer à la réussite de ces projets et ainsi à combler le déficit d'infrastructures en Afrique de l'Ouest et centrale.

The ICSID Convention is not a multilateral investment treaty: it aims to organise the resolution of a dispute if an arbitration or conciliation clause in an international contract, law or treaty refers to it. This is precisely the case with many of the bilateral investment treaties concluded by West and Central African states, as well as their investment codes. Some investment codes or international treaties concluded, including with States outside the OHADA area, also refer to the CCJA as a competent arbitral institution. However, most investment treaties refer to ICSID as the arbitration institution of choice.

This is reflected in the model bilateral investment treaty published by the Africa Arbitration Academy: art.22(C) designates the ICSID Convention and the ICSID Rules as the rules applicable to a dispute between an investor and a State. This model defines the investment policy framework for the promotion of foreign direct investment in Africa and provides an approach to balancing the relationship between investment promotion and sustainable development. The model has been designed as a comprehensive document consisting of uniform texts that African States can adopt as a basis for developing their specific investment treaty models, and also for non-African States when seeking to negotiate and conclude bilateral investment treaties with African States. This text has been described as seeking to promote, encourage and increase investment, and to enhance sustainable development in Africa.

CONCLUSION AND OUTLOOK

As economies around the world continue to deepen their interest in relations with Africa, a continent that still offers many unexplored areas of investment opportunities, disputes in Africa are expected to increase. Given the large number of current and future strategic infrastructure projects in West and Central Africa, it is likely that a number of disputes will arise, especially where complex financial, political and operational risks materialise. It is in the interest of the various stakeholders in these construction projects to have effective and fair dispute resolution mechanisms in place that can contribute to the success of these projects and thus to closing the infrastructure gap in West and Central Africa.

West and Central Africa is no exception in terms of the prevalent use of arbitration and other alternative dispute resolution (ADR) mechanisms to resolve domestic and international disputes relating to construction projects. Given recent developments to promote the use of arbitration on the continent, such as new modern arbitration legislation in some jurisdictions, the use of arbitration is likely to increase further.

Moreover, arbitration in Africa is undergoing a process of Africanisation as part of the general trend towards greater geographical diversity in international arbitration: arbitration users and practitioners in Africa are no longer necessarily turning to traditional European or global arbitral institutions, some of which were perceived as somewhat paternalistic, but are increasingly choosing arbitration rules and institutions with a more local orientation and thus possibly also a better understanding of local business practices. At the same time, less traditional arbitration seats are working—together, but also as competitors—to increase their attractiveness, supported by a competent and dynamic African arbitration community.

L'Afrique de l'Ouest et centrale n'est pas une exception en ce qui concerne l'utilisation prédominante de l'arbitrage et d'autres mécanismes de règlement extrajudiciaire des litiges (ADR) pour résoudre les litiges nationaux et internationaux relatifs aux projets de construction. A la lumière des récents développements visant à promouvoir le recours à l'arbitrage sur le continent, tels qu'une nouvelle législation moderne sur l'arbitrage dans certaines juridictions, le recours à l'arbitrage va certainement se développer davantage.

Par ailleurs, l'arbitrage en Afrique connaît un processus d'africanisation qui s'inscrit dans la tendance générale à une plus grande diversité géographique dans l'arbitrage international : les utilisateurs et les praticiens de l'arbitrage en Afrique ne se tournent plus forcément vers les institutions arbitrales européennes ou mondiales traditionnelles, dont certaines étaient perçues comme quelque peu paternalistes, mais choisiront de plus en plus des règlements et des institutions d'arbitrage ayant une orientation plus locale et donc potentiellement aussi une meilleure compréhension des pratiques commerciales locales.⁹⁹ En même temps, des sièges d'arbitrage moins traditionnels travaillent — ensemble, mais aussi en tant que concurrents — à augmenter leur attractivité, soutenus par une communauté d'arbitrage africaine compétente et dynamique.

Notes

1. B. Ehle, B. Ng'eno et B. Rigaudeau, « Projets d'infrastructures en Afrique de l'Est et règlement des litiges / East African Infrastructure Projects and Dispute Resolution » (2021) 4 RDAI/IBLJ 469–487.
2. Union africaine, « Objectifs et domaines prioritaires de l'agenda 2063 » <https://au.int/fr/agenda2063/objectifs>.
3. Voir, Deloitte, *Africa Construction Trends Report 2021* (2021) disponible pour téléchargement à l'adresse <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/energy-and-resources/articles/africa-construction-trends-2021.html>.
4. Voir, Deloitte, *Africa Construction Trends Report 2021* (2021).
5. K. Lakmeharan et al., « Solving Africa's Infrastructure Paradox » (McKinsey & Company, 2020) <https://www.mckinsey.com/capabilities/operations/our-insights/solving-africas-infrastructure-paradox> pp.2–6.
6. Voir, Deloitte, *Africa Construction Trends Report 2020* (2020) disponible pour téléchargement à l'adresse <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/energy-and-resources/articles/africa-construction-trends-2020.html>.
7. Voir, Deloitte, *Africa Construction Trends Report 2021* (2021).
8. Voir, Lakmeharan et al., « Solving Africa's Infrastructure Paradox » (2020) p.4.
9. Voir, Deloitte, *Africa Construction Trends Report 2021* (2021).
10. Voir, Deloitte, *Africa Construction Trends Report 2021* (2021).
11. Voir, H. Marais et J.-P. Labuschagne, « China's role in African infrastructure and capital projects » (Deloitte, 2019) <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/industry/public-sector/china-investment-africa-infrastructure-development.html> ; Deloitte, *Africa Construction Trends Report 2019* (2019) disponible pour téléchargement à l'adresse <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/energy-and-resources/articles/africa-construction-trends.html>.
12. Deloitte, *Africa Construction Trends Report 2019* (2019) p.16.
13. Voir, Deloitte, *Africa Construction Trends Report 2021* (2021).
14. L. George, J. Payne et D. Zhannikov, « Exclusive: Nigeria's Dangote in talks with traders for oil refinery loan » (Reuters, 2021) <https://www.reuters.com/business/energy/exclusive-nigerias-dangote-talks-with-traders-oil-refinery-loan-2021-09-15/>.
15. Reuters, « Dangote completes half of planned 300 bln naira bond for oil refinery – spokesman » (2022) <https://www.reuters.com/article/nigeria-dangote-refinery-idUKL8N2ZG3XU>.

16. K. Saigal, « Dangote séduit les investisseurs pour son projet de raffinerie » (2022) *jeuneafrique.com*, <https://www.jeuneafrique.com/1363333/economie/dangote-seduit-les-investisseurs-pour-son-projet-de-raffinerie/>.
17. S. Omolaoye, « FG urges China to intensify support for \$5bn Mambilla Power Project » (2021) *The Guardian* (Nigéria) <https://guardian.ng/business-services/fg-urges-china-to-intensify-support-for-5bn-mambilla-power-project/>.
18. C. Sanderson, « Nigeria in new ICC dispute over hydro project » (2021) *Global Arbitration Review* <https://globalarbitrationreview.com/nigeria-in-new-icc-dispute-over-hydro-project>.
19. Sanderson, « Nigeria in new ICC dispute over hydro project » (2021) *Global Arbitration Review*.
20. NS Energy, « Mambilla Hydropower Project » <https://www.nsenergybusiness.com/projects/mambilla-hydropower-project-nigeria/>.
21. « Guinée : la junte ordonne à deux géants miniers d'arrêter leurs activités à Simandou » (RFI, 2022) <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20220704-guin%C3%A9e-la-junte-ordonne-%C3%A0-deux-g%C3%A9ants-miniers-d-arr%C3%AAter-leurs-activit%C3%A9s-%C3%A0-simandou>.
22. Voir, A. Barrier et B. Rigaudeau, « Guinea: Outlook on Investment protection one month after the Coup » (LALIVE, 2021) <https://www.lalive.law/wp-content/uploads/2021/10/Guinea-Coup-Blog-Post-2021.pdf>.
23. M. Songne, « Guinée : Doumbouya fait plier Rio Tinto et WCS sur le Simandou » (2022) *jeuneafrique.com*, <https://www.jeuneafrique.com/1365556/economie/guinee-doumbouya-fait-plier-rio-tinto-et-wcs-sur-le-simandou/>.
24. « Guinée : l'Etat fait son retour dans le mega projet de fer des monts Simandou » (RFI, 2022) <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20220328-guin%C3%A9e-l-%C3%A9tat-fait-son-retour-dans-le-mega-projet-de-fer-des-monts-simandou>.
25. D. Burroughs, « Guinea and mining giants agree \$US 15bn investment including 670km railway » (2022) *International Railway Journal* <https://www.railjournal.com/infrastructure/guinea-and-mining-giants-agree-us-15bn-investment-including-670km-railway/>.
26. Voir, Deloitte, *Africa Construction Trends Report 2021* (2021).
27. Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan, « Région de Kindia/ le Ministre Condé visite le port de Moribaya et fait l'état des lieux des services déconcentrés du MEFP » (2022) <https://mefp.gov.gn/2022/06/14/region-de-kindia-le-ministre-conde-visite-le-port-de-moribaya-et-fait-letat-des-lieux-des-services-deconcentres-du-mefp/>.
28. « Manœuvres chinoises autour de Simandou » (2022) *africaintelligence.fr*, <https://www.africaintelligence.fr/afrique-ouest/2022/09/15/manoeuvres-chinoises-autour-de-simandou,109812927-art>.
29. M. Hajbi, « Simandou : Rio Tinto et WCS dans une impasse face au mur Doumbouya » (2022) *jeuneafrique.com*, <https://www.jeuneafrique.com/1359079/economie/simandou-rio-tinto-et-wcs-dans-une-impasse-face-au-mur-doumbouya/>.
30. « Comment le dossier du port en eau profonde de Banana s'est débloquenté » (2021) *africaintelligence.fr*, https://www.africaintelligence.fr/afrique-centrale/2021/12/15/comment-le-dossier-du-port-en-eau-profonde-de-banana-s-est-debloque,109711140-art?cxt=PUB&utm_source=AIF&utm_medium=email&utm_campaign=AUTO_EDIT_SOM&did=109238739.
31. S.B. Tshiamala, « RDC : une alliance « rééquilibrée » entre DP World et Kinshasa sur le port de Banana » (2022) *jeuneafrique.com*, <https://www.jeuneafrique.com/1310313/economie/rdc-une-alliance-reequilibree-entre-dp-world-et-kinshasa-sur-le-port-de-banana/>.
32. A. Beaubois-Jude, « Côte d'Ivoire, Burkina, Sénégal, Maroc... Les nouveaux fronts de la bataille du rail en Afrique » (2022) *jeuneafrique.com*, https://www.jeuneafrique.com/1310508/economie/les-nouveaux-fronts-de-la-bataille-du-rail-en-afrique/?utm_source=newsletter-ja-eco-v4&utm_campaign=newsletter-ja-eco-v4-17-02-2022&utm_medium=email&utm_content=article_4.
33. Beaubois-Jude, « Côte d'Ivoire, Burkina, Sénégal, Maroc... Les nouveaux fronts de la bataille du rail en Afrique » (2022).
34. D. Siino Courtin et al., « Clifford Chance advises the Lenders on the 1.2 billion Euro Nachtigal 420MW hydro project in Cameroon, the largest hydro IPP in Africa » (2018) *cliffordchance.com*, <https://www.cliffordchance.com/news/news/2018/11/clifford-chance-advises-the-lenders-on-the-1-2-billion-euro-nach.html>.
35. E. Germanetti, « IFC Coordonne le financement d'un projet qui va transformer le secteur hydroélectrique au Cameroun » (International Finance Corporation, 2018) <https://pressroom.ifc.org/all/pages/PressDetail.aspx?ID=17578#:~:text=Le%20projet%20hydro%C3%A9lectrique%20de%20Nachtigal,au%20Nord%2DEst%20de%20Yaound%C3%A9>.
36. O. Mbadi, « Cameroun : Covid et grévistes vont-ils plomber Nachtigal ? » (2021) *jeuneafrique.com*, <https://www.jeuneafrique.com/1154926/economie/cameroun-covid-et-grevistes-vont-ils-plomber-nachtigal/>.
37. Mbadi, « Cameroun : Covid et grévistes vont-ils plomber Nachtigal ? » (2021).
38. « Cameroon: Nachtigal Hydropower Project (P157734) and Hydropower Development on the Sanaga River Technical Assistance Project (P157733) » (2022) *inspectionpanel.org*, <https://www.inspectionpanel.org/panel-cases/nachtigal-hydropower-project-p157734-and-hydropower-development-sanaga-river-technical>.
39. C. Manciaux, « Gabon – Deux contrats en partenariats public-privé prometteurs » (2019) *jeuneafrique.com*, <https://www.jeuneafrique.com/mag/869190/economie/gabon-deux-contrats-en-partenariats-public-privé-prometteurs/>.
40. C. Chauvet, « La Transgabonaise, nouvel axe logistique crucial entre Libreville et Franceville [8/8] » (2020) *jeuneafrique.com*, <https://www.jeuneafrique.com/mag/989030/economie/la-transgabonaise-nouvel-axe-logistique-crucial-entre-libreville-et-franceville-8-8/>.
41. « Why Ali Bongo dissolved the Ministry of Public Works » (2022) *africaintelligence.com*, <https://www.africaintelligence.com/central-afrique/2022/09/19/why-ali-bongo-dissolved-the-ministry-of-public-works,109823743-art>.
42. Voir, P.-O. Rouaud, « BTP : la fin de l'offensive chinoise en Afrique ? » (2021) *jeuneafrique.com*, <https://www.jeuneafrique.com/1233706/economie/btp-la-fin-de-loffensive-chinoise-en-afrique/>.
43. Voir, « RDC : la centrale hydroélectrique de Busanga pour le renforcement de la coopération sino-congolaise » (2021) *actualite.cd*, <https://actualite.cd/2021/08/16/rdc-la-centrale-hydroelectrique-de-busanga-pour-le-renforcement-de-la-cooperation-sino>.

44. Ehle, Ng'eno et Rigauddau, « Projets d'infrastructures en Afrique de l'Est et règlement des litiges / East African Infrastructure Projects and Dispute Resolution » (2021) 4 RDAI/IBLJ 474-475.
45. Voir, « Sénégal : le pont à péage de Foundiougne devient opérationnel » (2022) *agenceecofin.com*, <https://www.agenceecofin.com/transports/1801-94440-senegal-le-pont-a-peage-de-foundiougne-devient-operationnel>.
46. Voir, D. Jemli, « Cité Mohamed VI Tanger Tech au Maroc : un projet tant attendu » Observatoire français, <https://observatoirefrs.com/2021/11/12/cite-mohamed-vi-tanger-tech-au-maroc-un-projet-tant-attendu/>.
47. Voir, S. Bujakera Tshiamala, « RDC – Chine : contrats miniers contre infrastructures, des annonces... à la réalité » Jeune Afrique, 15 septembre 2021, <https://www.jeuneafrique.com/1232674/economie/rdc-chine-contrats-miniers-contre-infrastructures-des-annonces-a-la-realite/>.
48. Voir, P. Kash, « Chine-Afrique : quand Tshisekedi s'attaque au contrat signé par Kabila » Jeune Afrique, 13 septembre 2021, <https://www.jeuneafrique.com/1232902/politique/chine-afrique-quand-tshisekedi-sattaque-au-contrat-de-kabila/>.
49. Voir, « RDC : le contrat sino-congolais exécuté à 27,4 % sur le volet infrastructures et à 77 % sur le volet investissement minier » Deskeco, 25 septembre 2021, <https://deskeco.com/2021/09/25/rdc-le-contrat-sino-congolais-execute-274-sur-le-volet-infrastructures-et-77-sur-le-volet>.
50. Voir, Rouaud, « BTP : la fin de l'offensive chinoise en Afrique ? » Jeune Afrique, 25 octobre 2021, <https://www.jeuneafrique.com/1233706/economie/btp-la-fin-de-loffensive-chinoise-en-afrique/> et « China signals cuts in loans to Africa after reduction of financing pledge » The East African, 2 décembre 2021, <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/china-signals-cuts-loans-afica-reduction-financing-pledge-3638640>.
51. Voir, « Global Debt Relief Dashboard » China Africa Research Initiative at Johns Hopkins University, <http://www.sais-cari.org/debt-relief>.
52. Voir, Rouaud, « BTP : la fin de l'offensive chinoise en Afrique ? » Jeune Afrique, 25 octobre 2021, <https://www.jeuneafrique.com/1233706/economie/btp-la-fin-de-loffensive-chinoise-en-afrique/>.
53. Ehle, Ng'eno et Rigauddau, « Projets d'infrastructures en Afrique de l'Est et règlement des litiges / East African Infrastructure Projects and Dispute Resolution » (2021) 4 RDAI/IBLJ 475.
54. Un certain nombre de systèmes juridiques estiment par exemple que le non-respect d'une clause de médiation préalable à l'arbitrage rend l'instance arbitrale soit irrecevable soit prématurée (voir par exemple en droit français : Paris, 29 janvier 2019, N° 16/20822 et Paris, 28 juin 2016, N° 15/03504 ; en droit suisse : ATF 132 III 389 et C. Hirsch, « Le non-respect d'une méthode ADR avant la procédure d'arbitrage » LawInside, 3 avril 2016, <http://www.lawinside.ch/216/> et en droit anglais : <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2021/2666.html>).
55. Voir, D. Charlotin, « Australian Miner Serves Contract-Based Notices of Dispute to Congo-Brazzaville and Cameroon » IA Reporter, 16 décembre 2020, <https://www.iareporter.com/articles/australian-miner-serves-contract-based-notices-of-dispute-on-congo-brazzaville-and-cameroon/> et « Avima Iron v. Congo-Brazzaville » IA Reporter, <https://www.iareporter.com/arbitration-cases/avima-iron-v-congo-brazzaville/>.
56. Voir « Sundance Resources resumes arbitration against Cameroon over permit concerns » Reuters, 5 avril 2022, <https://www.kitco.com/news/2022-04-05/Sundance-Resources-resumes-arbitration-against-Cameroon-over-permit-concerns.html>.
57. Voir, « Sundance Resources resumes arbitration against Cameroon over permit concerns » Reuters, 5 avril 2022, <https://www.kitco.com/news/2022-04-05/Sundance-Resources-resumes-arbitration-against-Cameroon-over-permit-concerns.html>.
58. Voir, « Congo Mining & Midus Holdings v. Congo-Brazzaville » IA Reporter, <https://www.iareporter.com/arbitration-cases/congo-mining-midus-holdings-v-congo-brazzaville/>.
59. Voir, D. Charlotin, « Another miner affected by Congo-Brazzaville iron ore permit losses gives notice under BIT » IA Reporter, 22 décembre 2020, <https://www.iareporter.com/articles/another-miner-affected-by-congo-brazzaville-iron-ore-permit-losses-gives-notice-under-bit/> et *Journal officiel de la République du Congo* 17 décembre 2020, <https://www.sgg.cg/JO/2020/congo-jo-2020-50.pdf>.
60. Voir, D. Charlotin, « The Republic of Congo is faced with yet another notice of dispute over revoked iron ore permit » IA Reporter, 5 juillet 2021, <https://www.iareporter.com/articles/the-republic-of-congo-is-faced-with-yet-another-notice-of-dispute-over-revoked-iron-ore-permit/>.
61. Voir, « Congo Republic signs deal on revoked iron ore licenses with Sangha Mining » 13 mars 2021, *Mining.com*, <https://www.mining.com/web/congo-republic-signs-deal-on-revoked-iron-ore-licenses-with-sangha-mining/> et « Chemin de fer Cameroun-Congo : AVIMA Iron Ore LTD accuse Sangha Mining d'avoir des « liens établis avec le Président Nguesso » 2 juillet 2021, *Bougna.net*, <https://bougna.net/2021/07/02/routes/chemin-de-fer/chemin-de-fer-cameroun-congo-avima-iron-ore-ltd-accuse-sangha-mining-davoir-des-liens-etablis-avec-le-president-nguesso/>.
62. D. Barry, « Simandou : la victoire de la Guinée, fin d'un bras de fer amorcé sous Alpha Condé ? » Jeune Afrique, 3 juin 2022, <https://www.jeuneafrique.com/1349318/economie/simandou-victoire-de-la-guinee-contre-bsgr-devant-le-cirdi/>; S. Perry, « Guinea declares win in Steinmetz ICSID case » *Global Arbitration Review*, 20 mai 2022, <https://globalarbitrationreview.com/article/guinea-declares-win-in-steinmetz-icsid-case>.
63. « BSG Resources Limited (in administration), BSG Resources (Guinea) Limited and BSG Resources (Guinea) SARL v. Republic of Guinea (ICSID Case No. ARB/14/22) » International Centre for Settlement of Investment Disputes, <https://icsid.worldbank.org/cases/case-database/case-detail?CaseNo=ARB/14/22> ; T. Fisher, « Steinmetz group tries to revive claim against Guinea » *Global Arbitration Review*, 25 août 2022, <https://globalarbitrationreview.com/article/steinmetz-group-tries-revive-claim-against-guinea>.
64. S. Perry, « Award in Guinean bribery dispute made public » *Global Arbitration Review*, 25 avril 2019, <https://globalarbitrationreview.com/article/award-in-guinean-bribery-dispute-made-public>.
65. F. Mansour, « Procès Steinmetz, dernier jour : torpilles et autres amabilités pour clore cette affaire retentissante » *Le Temps*, 6 septembre 2022, <https://www.letemps.ch/suisse/proces-steinmetz-dernier-jour-torpilles-autres-amabilites-clore-cette-affaire-retentissante>.
66. Perry, « Award in Guinean bribery dispute made public » *Global Arbitration Review*, 25 avril 2019, <https://globalarbitrationreview.com/article/award-in-guinean-bribery-dispute-made-public>.
67. Voir, Dentons, *A Guide to Project Finance*, août 2018, disponible en téléchargement sur <https://www.dentons.com/en/insights/guides-reports-and-whitepapers/2013/april/1/a-guide-to-project-finance>.

68. Voir les Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie (entités souveraines) de la Banque africaine de développement, Banque africaine de développement, février 2009 <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Legal-Documents/General%20Conditions%202009.pdf>.
69. Le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, les Comores, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, le Mali, le Niger, le Sénégal, le Tchad, le Togo, la République centrafricaine et la République démocratique du Congo.
70. Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique tel que révisé à Québec le 17 octobre 2008, art.10.
71. Voir, « L'arsenal normatif de l'OHADA » *Ohada.com*, [ohada.com/textes-ohada/actes-uniformes.html](https://www.ohada.com/textes-ohada/actes-uniformes.html).
72. Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique tel que révisé à Québec le 17 octobre 2008, arts 13 à 20.
73. Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique tel que révisé à Québec le 17 octobre 2008, arts 14 et 20.
74. *Getma International v Republic of Guinea (I)*, CCJA Case No. 001/2011/ARB, Jus Mundi, https://jusmundi.com/en/document/decision/en-getma-international-v-republic-of-guinea-i-award-tuesday-29th-april-2014#decision_4081.
75. Au Royaume-Uni, le UK Bribery Act de 2010 ; aux Etats-Unis, le Foreign Corrupt Practices Act de 1977.
76. Disponible pour téléchargement à l'adresse https://www.ohada.com/telechargement/actes-uniformes/AUA-2017_fr.pdf.
77. Disponible pour téléchargement à l'adresse https://www.ohada.com/telechargement/actes-uniformes/AUM-2017_fr.pdf.
78. AUA, art.2.
79. AUA, art.2.
80. AUA, art.3.
81. AUA, art.25.
82. V. Règlement d'arbitrage de la CCJA, adopté le 23 novembre 2017 à Conakry, disponible pour téléchargement à l'adresse https://www.ohada.com/textes-ohada/reglements-d-application.html?download=pdf&text=REGLEMENT-ARBITRAGE-CCJA-2017_fr.
83. Règlement d'arbitrage de la CCJA, art.3.1.
84. Règlement d'arbitrage de la CCJA, art.23.
85. CCJA, 19 novembre 2015, n° 139/2015, *Guinée et CEMAC c. GETMA*, para.15 ; CCJA, 15 octobre 2015, n° 103/2015, *Bénin Control SA c. Bénin*, p. 5-6.
86. Sur le risque de décisions contradictoires entre deux juges de l'annulation OHADA, v. A. Fouchard Papaefstratiou, « Arbitrage CCJA avec siège en France : chronique d'une confusion annoncée, note sous Paris, Pôle 1 – Ch. 1, 25 février 2020 » (2021) *Rev. arb.* 218.
87. Seventh SOAS Arbitration in Africa – Conference, *cimac.ma*.
88. Lagos Court of Arbitration, *Ica.org.ng*.
89. Centre d'arbitrage, de médiation et de conciliation de Ouagadougou, *camco.bf*.
90. Groupement IntePatronal du Cameroun, legicam.cm/index.php/p/centre-darbitrage-du-gicam.
91. E. Onyeama, « 2020 Arbitration in Africa Survey Report » 30 juin 2020, <https://eprints.soas.ac.uk/33162/1/2020%20Arbitration%20in%20Africa%20Survey%20Report%2030.06.2020.pdf>.
92. T. Fisher, "Nigeria passes new arbitration law and allows funding" *Global Arbitration Review*, 16 mai 2022, <https://globalarbitrationreview.com/article/nigeria-passes-new-arbitration-law-and-allows-funding>.
93. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXII-1&chapter=22&clang=_fr.
94. « Sierra Leone Parliament approves new Arbitration Legislation » Herbert Smith Freehills, 11 août 2022, <https://hsfnotes.com/arbitration/2022/08/11/sierra-leone-parliament-approves-new-arbitration-legislation/#:~:text=The%20Arbitration%20Act%202022%20intends,arbitration%20framework%20for%20the%20country>.
95. L'Afrique du Sud, l'Angola, l'Erythrée, la Guinée équatoriale et la Libye n'ont pas signé la Convention ; l'Ethiopie, la Guinée-Bissau et la Namibie ne l'ont pas ratifiée.
96. Charte communautaire de l'investissement de la République centrafricaine ; Charte des investissements de la République du Congo ; Loi n° 2015/008 portant code des investissements du Togo.
97. TBI Burkina-Faso-Bénin ; TBI Espagne-Guinée-équatoriale ; TBI France-Sénégal.
98. « Model Bilateral Investment Treaty for African States » Africa Arbitration Academy, juillet 202, <https://www.africaarbitrationacademy.org/wp-content/uploads/2022/07/AAA-Model-Bilateral-Investment-Treaty-for-African-States-202-2.pdf>.
99. Ostrove, Sanderson et Lapunzina Veronelli, *Developments in African Arbitration* *Global Arbitration Review*, 21 avril 2017, p.1 <https://globalarbitrationreview.com/review/the-middle-eastern-and-african-arbitration-review/the-middle-eastern-and-african-arbitration-review-2017/article/developments-in-african-arbitration>.