La Revue
de L'Afrique des Idées

Septembre 2018 | N° 2-2018

DANS CETTE ÉDITION :

- Renforcement des capacités de collecte et de tri des déchets dans les villes africaines

  Faten LOUKI et Lamia ROUACHED

- Connectivité physique et échanges commerciaux de la CEMAC

  Dr. Ludé DJAM'ANGAI

- Diasporas camerounaises et sénégalaises : quelles contributions au développement local ?

  Christian RIM

La Revue
de L'Afrique des Idées

p. 2

L'Édito

p. 3

Renforcement des capacités de collecte et de tri des déchets dans les villes africaines.
Faten Loukil, SEPAL, ISG, Université de Tunis et
Lamia Raouched, LEGI, Ecole Polytechnique, Université de Tunis.

p. 22

Connectivité physique et échanges commerciaux de la CEMAC.
Dr. Ludé DJAM'ANGAI , chercheur LAEREAG, Université de N'Djamena.

p. 35

Diasporas camerounaises et sénégalaises : quelles contributions au développement local ?
Christian RIM, juriste et spécialiste des questions migratoires.

L'Édito

C'est un réel plaisir pour moi de vous faire tenir le tout premier numéro de la *Revue de l'Afrique des Idées* pour le compte de l'année 2018. Cela fait déjà un moment que cet exercice se perfectionne ici, et pour avoir tracé un troisième chemin qui décomplexifie la posture de l'Afrique et sa marche vers le progrès, nous avons choisi d'être ni pessimistes, ni optimistes mais plutôt responsables. Dans cette voie, la toute première évidence est de construire par idées, réflexions et actions, l'afro-responsabilité. De première main et de qualité éprouvée, nous vous livrons des réflexions très informées, diversifiées et particulièrement orientées vers des politiques publiques qui fonctionnent pour tous, leur performance et efficacité qui sont au nombre des plus grands défis de la nouvelle Afrique.

L'Afrique s'urbanise vite et l'impréparation des nouvelles villes accroît le déphasage entre les exigences des milieux de vie urbains et les solutions suboptimales que les politiques actuelles de gestion urbaine offrent. Dans une analyse comparée, le premier article de la revue examine la question de la gestion des déchets et note que bien que le partenariat public-privé ait pu être une alternative efficace, son déploiement et souvent la non-identification de partenaires performants, l'inefficacité des mécanismes financiers de collecte et l'engorgement du secteur par l'informel ne livrent que des résultats suboptimaux. Les ensembles économiques régionaux sont au cœur du débat de la performance économique et de l'intensification des échanges commerciaux intra-africains. La contribution du second article est d'examiner le cas de la CEMAC et de renseigner les effets de la connectivité physique [les infrastructures de transport & télécommunications] sur les échanges commerciaux. Enfin, en prenant comme exemples le Sénégal et le Cameroun, le dernier article de ce numéro vous livre une réflexion et un plaidoyer en faveur de politiques publiques articulées autour de la question de la diaspora africaine dans l'optique d'en faire une composante essentielle du développement de l'Afrique.

La *Revue de l'Afrique des Idées* a vocation à initier et alimenter le débat. Cette lecture à laquelle nous invitons est à faire sans aucune restriction du jugement critique. La qualité des contributions autant que les sujets qu'elles abordent, je le suspecte, vous en donne une occasion ultime. Faites l'exercice et, nous l'espérons, le progrès de l'Afrique à travers des politiques publiques performantes ne s'en portera que mieux.

Merci !

Boris Houenou, économiste
Directeur des publications de l'Afrique des Idées

Renforcement des capacités de collecte et de tri des déchets dans les villes africaines

Faten LOUKIL* et Lamia ROUACHED**

**SEPAL, SIG, Université de Tunis*
***LEGI, Ecole polytechnique, SG, Université de Tunis*

Résumé

Les villes africaines sont aujourd'hui confrontées à une situation urbaine critique marquée par une défaillance des structures de gouvernance face à une production croissante des déchets conjuguée à une forte croissance démographique et à une prolifération des bidonvilles et de la pauvreté. Le renforcement des capacités de gestion des déchets apparait comme une priorité pour promouvoir le développement urbain durable et assurer la stabilité politique, économique et sociale des villes.
En partant d'un diagnostic des modes de production, de collecte et de traitement des déchets en Afrique, ce travail se penche sur une analyse des expériences de partenariat public-privé menées dans cinq villes africaines : Lomé (Togo), Yaoundé (Cameroun), Accra (Ghana), Ouagadougou (Burkina Faso) et Dakar (Sénégal). Il montre que les résultats obtenus restent au-dessous des objectifs escomptés. Le tâtonnement des autorités dans le choix des modes de partenariat appropriés, l'inefficacité des mécanismes financiers de collecte et la présence du secteur informel accentuent les dysfonctionnements et le chevauchement des responsabilités. Par ailleurs, les expériences innovantes de collecte des déchets en Afrique du Sud ou en Tunisie révèlent la nécessité de revoir les mécanismes de financement et d'aller vers une responsabilité partagée des acteurs.

Mots-clés : collecte des déchets, partenariat public-privé, renforcement des capacités, villes africaines

Table des matières

1 Introduction 4
2 Un état des lieux de la gestion des déchets ménagers en Afrique 5
3 Les modalités de collecte des déchets en Afrique 10
4 Les bonnes pratiques de collecte et de traitement des déchets en Afrique, vers une responsabilité partagée des acteurs. 15
5 Conclusion et recommandations 18
Bibliographie 19

1 Introduction

Le bilan environnemental dans les pays africains révèle aujourd'hui, la forte dégradation de l'environnement, liée à un usage intensif de ressources naturelles et un accroissement de la pollution (WWF-BAD, 2012). L'empreinte écologique [1] dépasse de plus en plus la bio capacité des pays, un déficit écologique qui creuse encore leur vulnérabilité face à des modes d'exploitation non appropriés et dévoile l'urgence de mettre en place des stratégies durables. Le réchauffement climatique, la sécheresse et les inondations augmentent la prolifération des maladies contagieuses et diminuent les moyens de subsistance, en particulier dans les zones urbaines très peuplées (UN-Habitat 2014). La gestion des déchets pose un problème majeur pour les pays africains, confrontés d'une part à une hausse des déchets produits et d'autre part, à une incapacité institutionnelle et organisationnelle à collecter et valoriser ces déchets. De façon générale, les pays en développement ont une production annuelle moyenne des déchets par habitant qui varie de 180 à 240 kg, une quantité qui risque de doubler en raison de l'industrialisation et l'évolution des modes de production et de consommation si les mesures adéquates ne sont pas prises pour infléchir cette progression.

En matière de collecte des déchets, les stratégies adoptées par les pays africains revêtent plusieurs formes de partenariat public-privé. En dépit de cette diversité, les résultats obtenus restent au-dessous des objectifs escomptés. Ainsi, le taux de collecte demeure faible en Afrique et les modalités de valorisation des déchets sont presque inexistantes. Il en est de même pour le taux d'abonnement des ménages au service de pré-collecte ou encore la cotisation financière des producteurs des déchets. Par ailleurs, l'inefficacité de mécanismes financiers pour la collecte des déchets est un obstacle majeur privant les municipalités de ressources. Ceci empêche d'atteindre un niveau optimal de collecte des déchets qui garantit la rentabilité des investissements. Les politiques environnementales doivent alors se focaliser sur les incitations économiques qui développent l'activité de collecte, la valorisation et la réduction à la source des déchets.

Ce travail se penche sur les politiques nationales de gestion des déchets en Afrique. Il envisage de mettre en valeur les capacités à renforcer dans les pays africains afin de garantir une amélioration de la collecte et de la valorisation des déchets. En partant d'une analyse des efforts établis dans plusieurs pays, des modèles de collecte dans les pays développés et des expériences innovantes dans certains pays africains, nous montrons que le renforcement des capacités doit aller dans le sens d'une responsabilité partagée des acteurs dans la collecte et la valorisation des déchets. Il est clair que la réalisation d'un tel objectif est tributaire des stratégies des producteurs en amont, des consommateurs en aval et des politiques et instruments définis par les décideurs publics. Elle est également subordonnée à l'organisation et au développement de structures de collecte permettant un tri, traitement, valorisation et/ ou élimination des déchets et ce, conformément à la réglementation en vigueur.

Le papier est ainsi structuré en trois sections. La première section apporte un diagnostic de la gestion des déchets en Afrique. Elle montre l'évolution quantitative et qualitative de la production des déchets et révèle la défaillance des systèmes de collecte et de traitement des déchets dans la plupart des pays africains. En se basant sur le concept de hiérarchisation des modes de gestion des déchets qui classe les choix des modes de traitement des déchets du meilleur (prévention) au plus mauvais (traitement et décharge), nous montrons que la plupart des pays africains sont très loin d'une gestion durable des déchets. La deuxième partie se penche plus précisément sur le problème de collecte et analyse les différentes expériences menées dans certaines villes africaines, à savoir Lomé (Togo), Yaoundé (Cameroun),

1. La notion de déficit écologique est liée au concept d'empreinte écologique. Lorsque l'utilisation des ressources dépasse la capacité de régénérer les ressources (bio capacité), nous sommes dans une situation de déficit écologique.

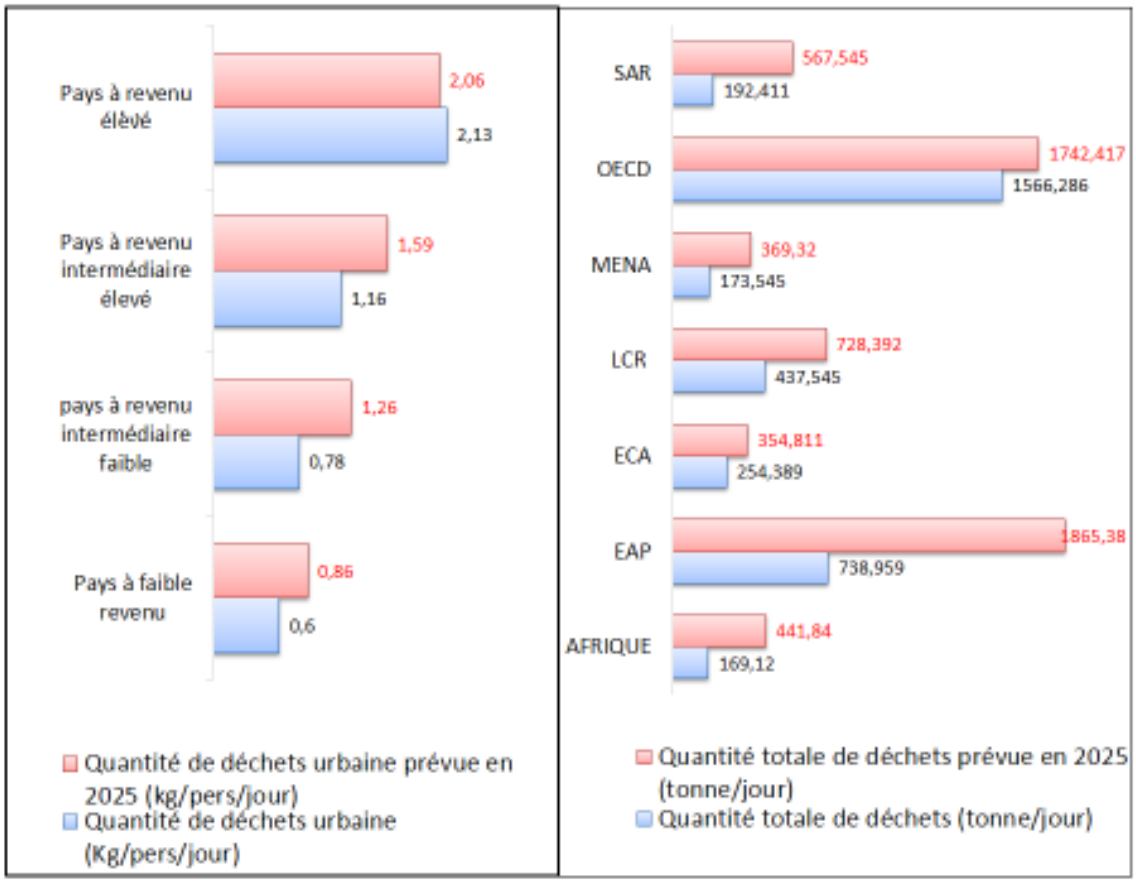
Accra (Ghana), Ouagadougou (Burkina Faso) et Dakar (Sénégal). Les dysfonctionnements des différents systèmes de collecte sont mis en relief. La troisième partie revient sur le concept de responsabilité partagée des acteurs et montre les expériences innovantes dans certains pays comme l'Afrique du Sud et la Tunisie. Ces expériences mettent en valeur la nécessité de renforcer les capacités institutionnelles, humaines, de sensibilisation et de communication afin de créer une véritable dynamique dans le secteur de la collecte des déchets.

2 Un état des lieux de la gestion des déchets ménagers en Afrique

A première vue, nous pouvons constater que les pays africains sont ceux qui produisent le moins de déchets. En effet, la quantité produite en Afrique subsaharienne représente seulement 5% des déchets produits dans le monde (Banque mondiale, 2012). Cependant, la croissance démographique en Afrique et le mouvement croissant d'urbanisation sont alarmants. En effet, si les statistiques de la Banque mondiale (2012) nous signalent un risque de doublement de la quantité de déchets globale (passer de 1,3 milliard de tonnes par an en 2012 à 2,2 milliard de tonnes par an en 2025), nous remarquons que les prévisions d'accroissement sont plus inquiétantes en Afrique subsaharienne. Contrairement aux pays développés, comme ceux de l'OCDE, qui ont réussi à infléchir cette tendance et à réduire le taux de production de déchets par habitant, la tendance est à la hausse dans les pays africains.

Dans la suite de cette partie, nous envisageons de définir les facteurs qui peuvent accentuer

GRAPHIQUE 1 – Les perspectives d'évolution des déchets dans le monde



Source : Banque mondiale 2012 [a]

a. L'estimation des quantités de déchets urbaines et totales est basée sur les informations les plus récentes collectées par la Banque mondiale (2012) qui ne correspondent pas toujours à la même année. Les abréviations suivantes sont utilisées dans les graphiques. SAR : région Asie du Sud, OECD : Organisation de Coopération et de Développement Economiques, Mena : Moyen Orient et nord Afrique, LCR : Amérique Latine et Caraïbes, ECA : Europe et Asie Centrale, EAP : Asie de l'Est et Pacifique, Afrique : Afrique subsaharienne.

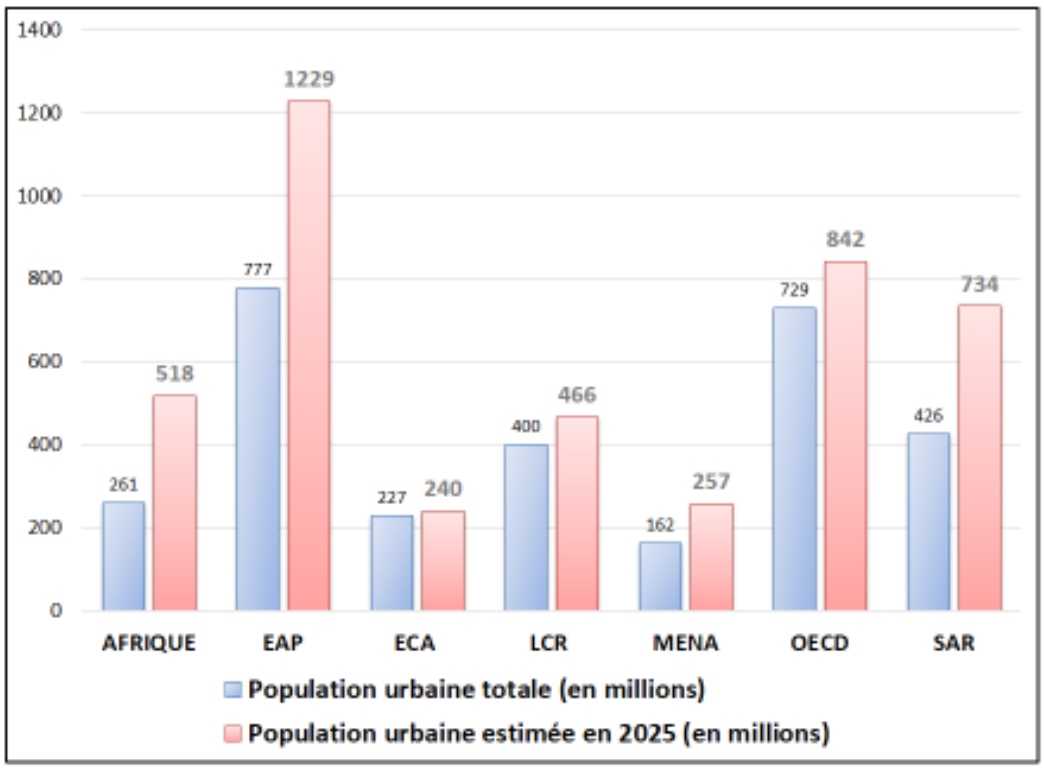
la production des déchets en Afrique. Nous montrons que les modes de valorisation des déchets par le recyclage ou le compostage sont quasiment absents et que la grande partie des déchets produite se termine dans les décharges sauvages des pays africains.

2.1 Structure et caractéristiques des déchets en Afrique

Plusieurs facteurs influencent la production des déchets dans les pays africains. De façon générale, la production des déchets révèle nos habitudes de consommation et notre organisation économique (Guerrero et al. 2012). Elle varie ainsi en fonction du climat, du tourisme et de la démographie. La composition d'une famille, son niveau d'éducation et son revenu mensuel ont aussi un impact sur les déchets produits (Sujauddin et al. 2008).
Il y a par ailleurs une forte corrélation entre le niveau de revenu et la quantité produite de déchets comme le montre le Graphique 1. Ainsi, dans les pays à revenu élevé, la production des déchets par jour et par habitant est estimée en moyenne à 2,13 kg, en revanche dans les pays à revenu faible, la moyenne de production est de 0,6 kg.

D'un autre côté, l'Afrique est confrontée à une forte accélération du mouvement d'urbanisation avec un taux de 3,5% par an. Or, les infrastructures de gestion de déchets ne permettent pas de faire face à ce rythme soutenu d'urbanisation. Ensuite, dans les zones rurales, ces infrastructures sont inexistantes ce qui accentue le mouvement d'exode rural et renforce la pauvreté (Lall et al., 2017). L'urbanisation, le changement des modes de vie et l'industrialisation devraient accentuer davantage la production des déchets et augmenter la complexité et la diversité des déchets en Afrique (Graphique 2).
Par ailleurs, une caractéristique commune des pays en développement est l'importance de la composante organique (Graphique 3) de déchets dont le taux est aussi corrélé au niveau de revenu. Dans les pays à revenu faible, la proportion des déchets organiques est de 64% en moyenne, pour les pays à revenu intermédiaire faible, le taux baisse à 59%. Pour les pays à revenu intermédiaire mais élevé, le taux est de 54%. En revanche dans les pays développés, les déchets organiques sont estimés à seulement 28% de la quantité globale

GRAPHIQUE 2 – Evolution de la population urbaine dans le monde



Source : Banque mondiale 2012

des déchets (Banque mondiale 2012) [2].
L'accroissement des revenus et l'amélioration du niveau de vie s'associent aussi à un changement qualitatif des déchets. Ainsi, quand le revenu d'un pays augmente, la proportion biodégradable diminue alors que les déchets en plastiques, en papier et autres matériaux synthétiques augmentent (Banque mondiale 2012). Les conséquences environnementales d'une telle mutation qualitative sont néfastes car les déchets non biodégradables nécessitent plus de temps pour se décomposer. En Afrique, la part organique est la plus importante, mais elle risque de baisser avec le mouvement d'industrialisation des économies.

2. Ces chiffres se basent sur une collecte d'information faite par la Banque mondiale et puisée dans les documents officiels, les rapports des organismes internationaux et les informations tirées d'articles publiés dans des revues impactées. La Banque mondiale utilise d'autres indicateurs pour déterminer l'information quand elle n'est pas disponible. Ainsi, lorsque l'indicateur disponible est par exemple, la quantité globale des déchets et qu'elle souhaite déterminer la quantité par habitant, elle utilise l'indicateur de la population totale urbaine.

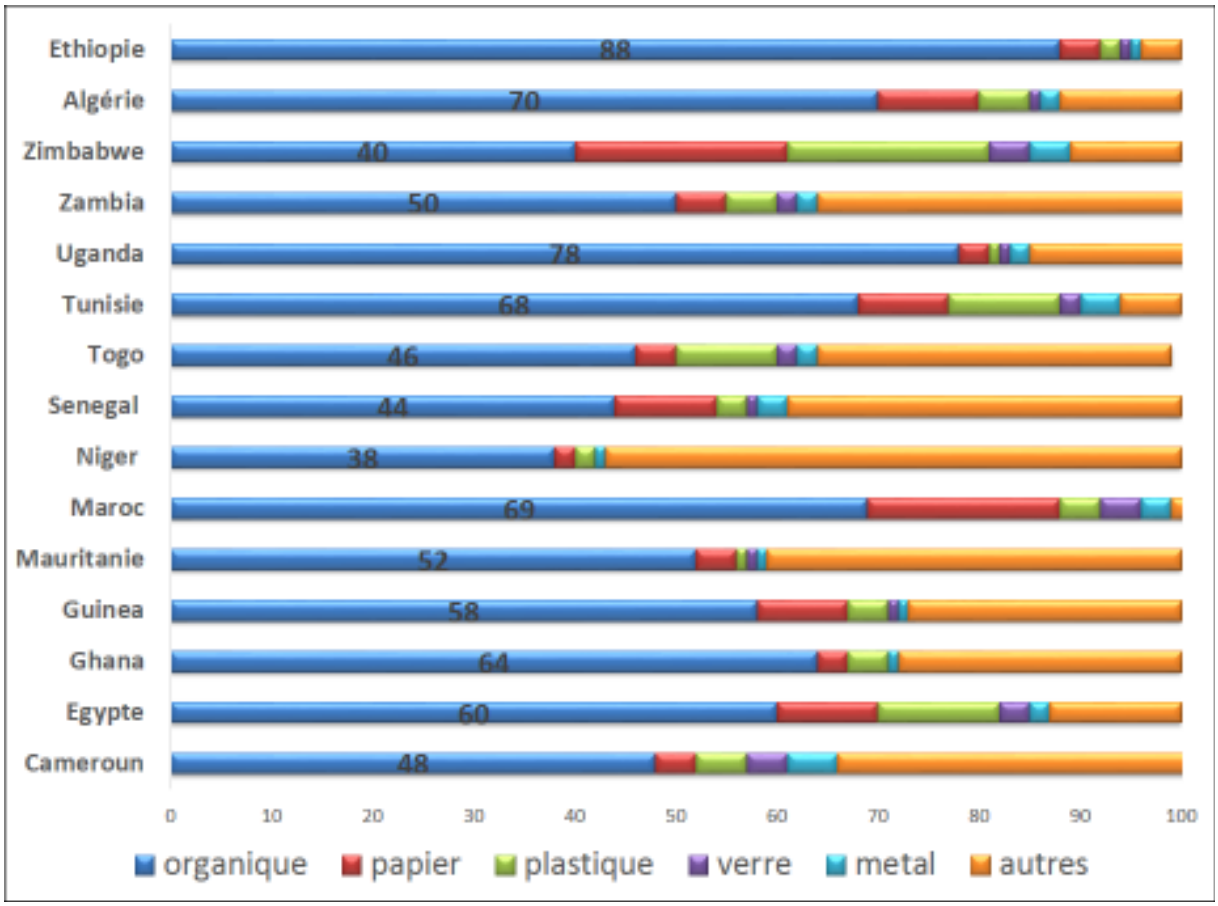
2.2 Collecte et traitement des déchets en Afrique

Une analyse plus approfondie de la quantité de déchets produite dans les villes africaines montre une forte disparité entre des villes liée à une inégalité des revenus et au rythme de développement. Ainsi, la quantité produite est inférieure à 0,4 Kg/j/hab dans des villes comme Accra, Conakry, Madagascar alors que dans d'autres villes comme Abidjan ou Zinder, le taux est aux alentours de 1kg/j/hab.

D'après le Graphique 5, nous pouvons remarquer que le taux de collecte de déchets est très faible, il ne dépasse pas les 50% dans la plupart des villes [3]. Ainsi, même si le volume

3. L'analyse comparative chiffrée est à prendre avec précaution. Bien que les données appartiennent à la même source publiée en 2012, elles concernent des années différentes. Par exemple, pour Ouagadougou, le pourcentage est relevé en 1995 alors que celui de Lomé est relatif à 2002. A ce problème d'hétérogénéité des années s'ajoute une certaine divergence entre certaines statistiques publiées par les différentes sources et ce,

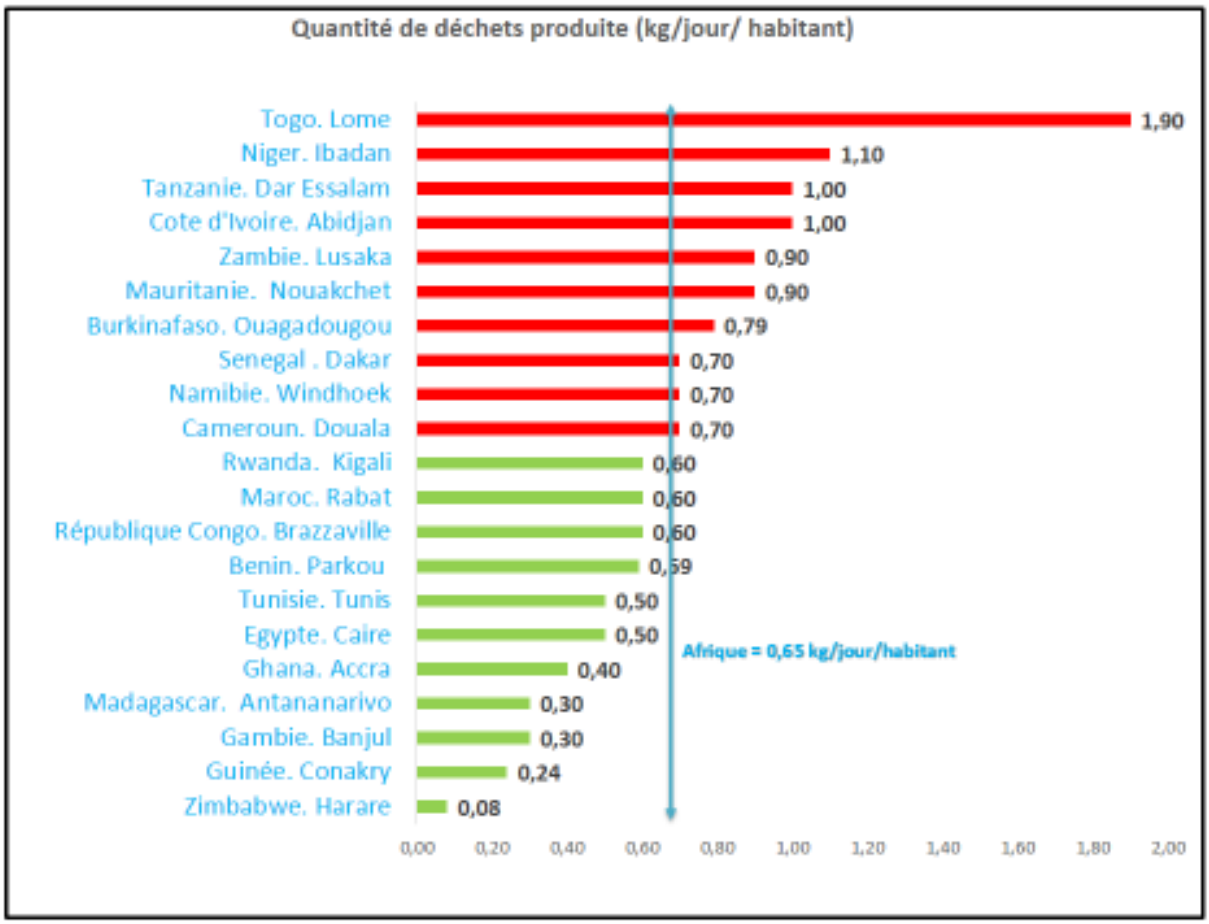
GRAPHIQUE 3 – Composition des déchets dans les pays africains



Source : Banque mondiale 2012 [a]

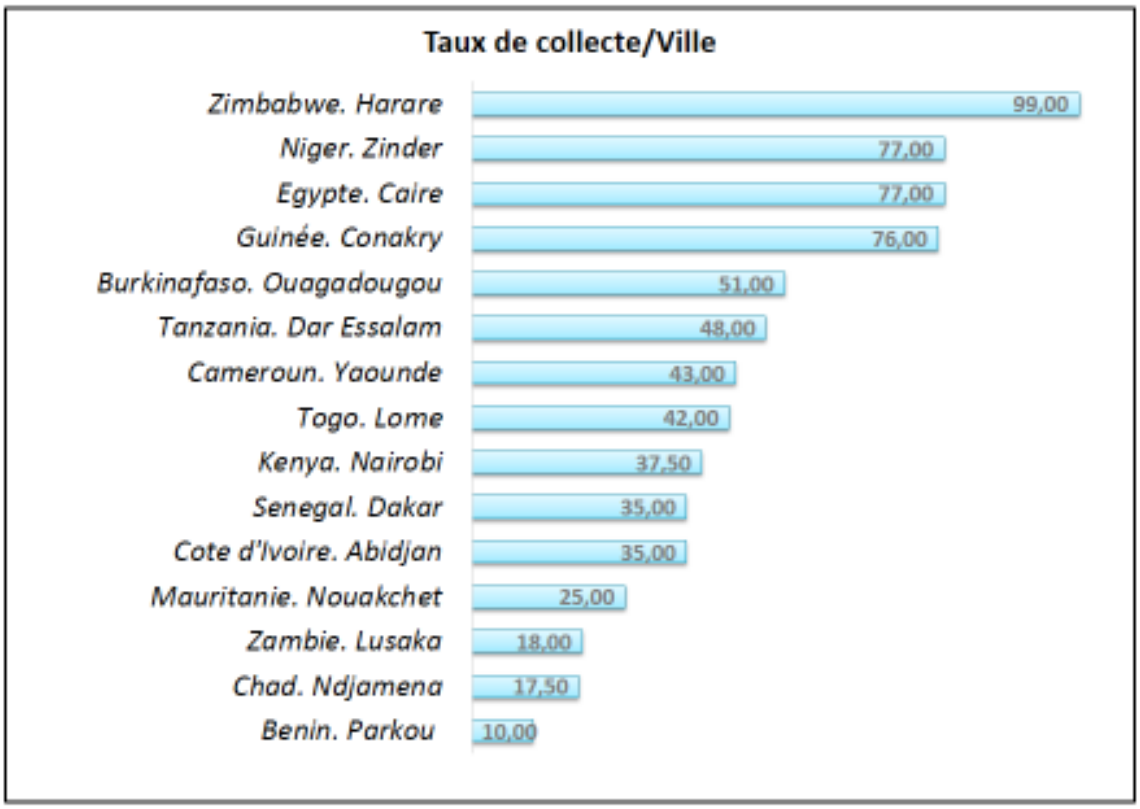
a. La composition des déchets est en pourcentage. La catégorie "autres" comporte les autres déchets (céramique, textile, cuir, caoutchouc, déchets volumineux, articles ménagers, etc).

GRAPHIQUE 4 – La production des déchets dans les villes africaines



Source : Banque mondiale 2012

GRAPHIQUE 5 – La collecte des déchets dans les villes africaines



Source :Banque mondiale 2012

de déchets est moins important en Afrique comparé aux pays développés, la quantité non collectée demeure très élevée. Les impacts environnementaux et sociaux d'une telle situation sont croissants quantitativement et qualitativement. En effet, les déchets non collectés aggravent à court et à long terme la pollution des sols, des ressources halieutiques et les risques sanitaires. D'un autre côté, il est intéressant de constater que certaines villes ont réussi à avoir des taux de collecte plus élevés et supérieurs à 70%. Certains travaux ont souligné une amélioration du taux de collecte dans les zones gérées par le secteur privé (Okot okumou et Neynje 2011, Kirama et Mayo 2016). Concernant le choix d'un mode de traitement, plusieurs facteurs économiques, sociaux et environnementaux interviennent dans le choix d'un mode de traitement tels que la composition des déchets, la densité de population et l'emplacement des centres de transfert des déchets (Huhtala 1997, Dalemo et al. 1998, Jenkins et al. 2000, Palmer et al. 1997, Hong 1999). Dans les pays africains, les décharges non contrôlées et le recyclage par le secteur informel représentent le mode d'élimination dominant des déchets (Tabarly et Maccagalia, 2008). En effet, la quasi-totalité des déchets des villes Africaines est jetée dans des décharges sans aménagement préalable permettant de préserver la santé des riverains (Tableau 1). Ces orientations amènent à réfléchir sur les modes de traitement les plus adaptés en Afrique. De façon générale, le concept de hiérarchisation des déchets permet de classer les différents modes de traitement du « meilleur au pire » en allant de la prévention et la valorisation à l'élimination des déchets avec réduction des impacts sur l'environnement.

- En premier lieu, la prévention des déchets consiste à réfléchir à un mode de production et de consommation qui réduit à l'origine la quantité des déchets. Les méthodes d'éco-conception ou d'analyse de cycle de vie ont comme objectif d'intégrer le problème de la gestion des produits dès la phase de production.
- En deuxième lieu, il faut promouvoir la valorisation en considérant le déchet comme un nouveau bien économique qui peut apporter une valeur ajoutée. Le recyclage est alors le mode de valorisation des déchets, qui par l'intermédiaire d'une transformation, réinsère le produit utilisé dans le circuit économique (De Beir et al., 2007).
- En troisième lieu, l'enfouissement des déchets ou la mise en décharge apparaît sur le plan environnemental comme la solution la moins recommandée. Un

pour la même période et la même ville. Ainsi, pour la période 2000-2003, à Lomé, le taux de collecte publié par Folléa et al. (2001) est de 30% alors que celui publié par la Banque mondiale (2012) est de 42%. De même pour Dakar, le taux de collecte est 77% pour la première source, en revanche, il ne dépasse pas les 40% pour la seconde.

TABLEAU 1 – Compraison des modes de traitement des déchets dans les pays de l'Afrique et ceux de l'OCDE

	Pays de l'Afrique subsaharienne		Pays de l'OCDE	
	(en million de tonnes)	(en pourcentage)	(en million de tonnes)	(en pourcentage)
Décharges non contrôlées	2,30	43,80	-	-
Décharges contrôlées	2,60	49,52	242	42,23
Compostage	0,05	0,95	66	11,51
Recyclage	0,14	2,66	125	21,81
Incinération	0,05	0,95	120	20,94
Autres	0,11	2,09	20	3,49
Total	5,25	100,00	573	100,00

Source : Banque mondiale 2012

tel choix génère un gaspillage des ressources et engage une responsabilité environnementale future. Les déchets déposés dans les décharges en Afrique sont en effet responsables de 8,8% des émissions de gaz à effet de serre, notamment le méthane connu pour sa forte nocivité (Couth et Trois 2012). La mise en décharge contribue aussi à pollution de la nappe phréatique par le lixiviat accentuant ainsi le stress hydrique.

D'après ce concept de hiérarchisation, on remarque que les pays africains se situent au bas de l'échelle car les modes de traitement les plus fréquents sont les décharges sauvages et à un niveau moins élevé, les décharges contrôlées. Le recyclage et le compostage sont les modes de traitement qui ont le moins d'impact sur l'environnement mais ce sont les modes les moins utilisés dans les pays africains.

La collecte des déchets apparait alors comme l'un des maillons faibles dans la chaine de gestion intégrée des déchets en Afrique. Pourtant, la littérature économique propose une multitude d'instruments économiques (Walls 2006, Palmer et Walls 1999) pour l'améliorer.

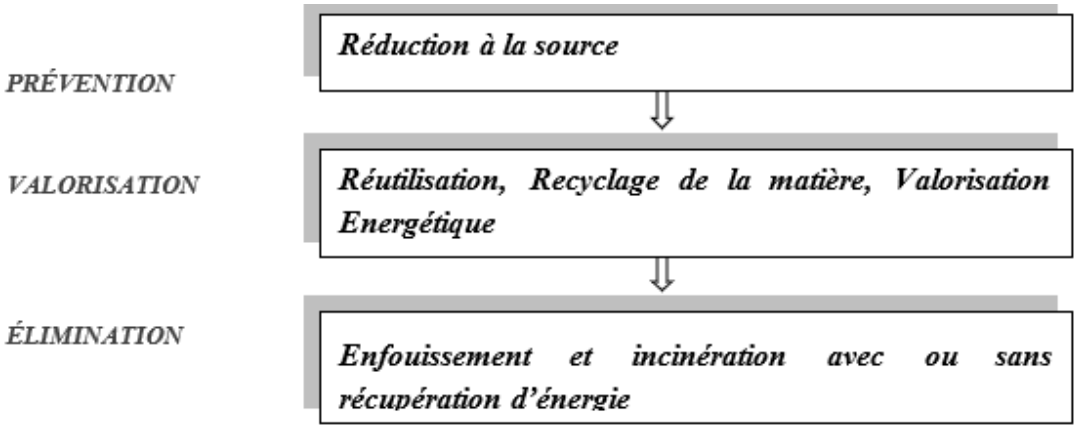
3 Les modalités de collecte des déchets en Afrique

La prolifération des quantités de déchets générés dans de nombreux pays africains a suscité les inquiétudes de la majorité des parties prenantes. La diversité des systèmes existants traduit des modes d'organisation qui différent à la fois au niveau des acteurs et intervenants impliqués, et plus en amont du processus de gestion, au niveau des structures de collecte des déchets. Dans cette perspective, la présente section propose un aperçu des modalités de collecte des déchets en Afrique. Nous concentrons l'analyse sur les déchets des produits de consommation courante en donnant des repères chiffrés révélant la situation de plusieurs villes africaines.

3.1 Les modalités du partenariat public-privé (PPP)

Dans la plupart des pays en développement, la gestion des déchets est au centre des préoccupations des gouvernements. En effet, il est généralement admis que ce processus est du ressort des autorités locales. Le développement rapide des volumes de déchets générés a remis en question la capacité des municipalités à résoudre seules le problème en raison surtout des facteurs financiers. En effet, face aux dépenses importantes nécessaires pour réaliser les services appropriés de gestion des déchets, les ressources limitées des autorités locales et la réticence des utilisateurs à payer pour le service de prélèvement sont parmi les facteurs qui entravent l'efficacité du système (Guerrero et al., 2012). A Lomé par exemple, le mouvement de l'urbanisation et le changement du mode de vie se sont accompagnés d'une prolifération de déchets. La quantité produite est alors estimée à environ 800 tonnes chaque jour, sur la base d'une production journalière de 0,91 kg/hab (Koledzi, 2011). Désormais, la pré-collecte des déchets n'est plus un service public gratuit rendu aux

GRAPHIQUE 6 – Modalités de gestion des déchets



Source : Adapté de Tremblay (2010)

ménages sans paiement de redevance. C'est aussi le cas de nombreux pays africains même s'il existe de fortes disparités au sein du continent.

Ainsi, en Afrique, les années 1970 marquent l'initiation du secteur privé dans la gestion des déchets solides. Les modalités d'organisation du PPP varient dans l'espace et dans le temps. Les choix dépendent des pays. A noter qu'un même pays peut expérimenter successivement plusieurs schémas à la recherche d'une modalité optimale de répartition des missions entre ces deux pôles.

Les gouvernements semblent hésiter entre les modes de coopération que peuvent revêtir les formes de PPP. La délégation peut être totale ou partielle, partagée avec les autorités publiques. Il est clair que les décisions stratégiques restent du ressort des autorités publiques (Etat ou dans une perspective décentralisée, la commune ou la municipalité), en revanche les décisions opérationnelles, se prêtent mieux aux différentes formes de PPP. Quelle que soit la stratégie choisie, la question qui se pose est celle du financement du service privé. Au Burkina Faso, par exemple, ce sont les ménages qui payent des cotisations directement aux entreprises privées alors qu'au Sénégal, ces dernières sont liées par des contrats passés avec les pouvoirs publics.

La gestion des déchets implique l'intervention d'un grand nombre d'acteurs. Très schématiquement, deux types d'intervenants peuvent être distingués : ceux qui s'occupent du fonctionnement opérationnel des activités de la gestion des déchets, ceux qui chapeautent ces activités et qui s'intéressent plutôt à l'organisation globale. Les liens entre ces deux formes d'action sont régis par l'existence à la fois d'enjeux économiques et d'enjeux politiques.

3.1.1 La ville de Lomé

Jusqu'au milieu des années 90, la gestion des déchets à Lomé (Togo) était confiée à une seule entreprise privée (SOTOMEA), dont les activités étaient financées entièrement par le budget de la commune avec une subvention de l'Etat togolais, sans aucune contribution des ménages. L'incapacité financière du secteur public à continuer à supporter les charges de la gestion des déchets a conduit à la résiliation de son contrat avec la société privée. Ainsi, après diverses tentatives d'organisation de la chaîne de collecte de déchets, la structure actuelle de gestion des déchets repose sur la participation de divers acteurs : la Direction des Services Techniques (DST) de la mairie, des Directions techniques des ministères, des entreprises privées, des associations et ONG de pré-collecte et des Comités de Développement de Quartier. Le socle organisationnel régissant leurs activités bénéficie des retombées positives de la coopération entre la municipalité et des partenaires en développement tels que la Banque mondiale, la Coopération française et l'Agence Française de Développement (AFD). D'ailleurs, le projet PEUL [4], conclu entre la DST et l'AFD vise à la réorganisation de la filière pré-collecte et collecte et prévoit notamment la construction d'espaces contrôlés pour le regroupement des déchets. Ces coopérations décentralisées fournissent à la commune de Lomé une assistance humaine, financière et technique. Sur le plan opérationnel, les activités de pré-collecte sont sous-traitées et le plus souvent, assurées par les associations et ONG et l'acheminement vers la décharge finale est réalisé par les entreprises privées. Si les premières opérations s'effectuent contre des redevances payées par les ménages bénéficiaires du service, les entreprises privées sont liées à la municipalité par des contrats. La municipalité a mis en place le système de pesage afin de lier la rémunération au poids de déchets effectivement transporté à la décharge à la place du nombre de voyages effectués.

En dépit de cette prise de conscience générale de l'importance du processus de collecte (et pré-collecte), les résultats en termes de taux de collecte restent encore insuffisants. Considéré comme le maillon le moins performant de la chaîne de gestion des déchets, ce processus est toutefois capable de déclencher des stratégies ambitieuses au niveau des

4. Le Projet Environnement Urbain de Lomé PEUL, phase I, est estimé à 8 millions d'euros pour une période de cinq ans entre 2007 et 2012 (AFD, 2012)

autres processus tels que le traitement, la valorisation énergétique des déchets et le recyclage.

3.1.2 La ville de Yaoundé

La ville de Yaoundé (Cameroun) a opté en 1968 pour une délégation totale du système de collecte des déchets pour le compte d'une seule société privée HYSACAM (Hygiène et Salubrité du Cameroun, ancienne filiale de la Lyonnaise des Eaux - France). La crise économique de 1987 au Cameroun a contribué notamment à la rupture des activités de la société HYSACAM en 1991. Face à cette situation, et à l'instar de la ville de Lomé, des coopérations entre l'Etat et d'autres partenaires tels que la Coopération Française et la Banque mondiale ont été mises en place en vue de soutenir financièrement l'implication des associations, des ONG et des groupes organisés. Mais, ces différentes tentatives ont échoué au profit de la reprise, en 1998, des activités de HYSACAM. C'est ainsi qu'un contrat liant cette dernière à l'Etat a été signé stipulant en outre que les attributions de maîtrise d'ouvrage sont confiées à la Communauté Urbaine de Yaoundé (CUY). Le processus de gestion des déchets se schématise encore une fois en trois étapes uniquement : la collecte, le transport et le traitement. Cette dernière se limitant à la mise en décharge contrôlée des déchets ménagers collectés (Sotamenou, 2005). La délégation totale de la gestion de déchet à une seule entreprise privée permet certes de réduire les interlocuteurs avec l'Etat mais comporte des inconvénients liés à la position de monopole. L'absence de concurrence au niveau opérationnel réduit la position de l'Etat dans ses négociations avec son partenaire (prix, quantité, fréquences, logistique et moyens mobilisés...).

3.1.3 La ville d'Accra

L'intervention du privé dans la gestion des déchets à Accra s'est justifiée par l'incapacité du secteur public à gérer seul le processus de gestion de déchets. En effet, dès 1985, et suite aux volumes importants de déchets non collectés sur le territoire de Accra Metropolitan Assembly (AMA), la charge a été d'abord confiée à Waste Management Departement (WMD). Dans un contexte de renforcement de la politique de décentralisation, AMA décidait du budget, des dépenses, des politiques et des priorités et WMD prenait en charge exclusivement la collecte, le transport et le traitement des déchets solides du territoire. Ce partage n'a pas donné les résultats escomptés à cause des problèmes de financement et de la dépendance financière de WMD vis-à-vis de AMA et de l'échec de la tentative de mise en place du système de paiement « Pay As You Dump » auprès des ménages (Benrabia, 2003).

Les projets pilotes de privatisation de la collecte des déchets se sont consolidés au milieu des années 90 confirmant la nécessité de l'implication du secteur privé dans le processus de gestion des déchets. En 1999, une intervention gouvernementale a entraîné un remaniement dans la structure de privatisation à Accra. Désormais, AMA avait un interlocuteur unique en position de monopole avec qui elle a signé un contrat pour une délégation de la collecte des déchets : City Country Waste Ltd - CCWL (consortium d'entreprises canadiennes et ghanéennes). S'il est vrai qu'en huit mois, le volume collecté a doublé, les charges facturées à AMA se sont multipliées par 20 comparé à celles payées aux PME privées (Quénot, 2010). Le contrat a donc finalement été arrêté en 2000 et a donné lieu à la reprise de la collaboration avec les opérateurs privés locaux. La ville est divisée en zones de ramassage, chacune est attribuée à une entreprise privée sous contrat avec AMA.

La structure de collecte des déchets à Accra n'est pas encore stabilisée, la recherche d'une meilleure modalité de privatisation est au cœur des investigations. L'effort des pouvoirs publics doit s'orienter davantage, d'une part, vers l'implication des ménages dans le processus de collecte pour éviter les dépôts sauvages et d'autre part, vers l'optimisation des coûts de la collecte, en particulier, dans les zones les plus denses.

3.1.4 La ville d'Ouagadougou

Dans la perspective de privatisation du secteur gestion des déchets, les expériences de

la ville d'Accra (Ghana) présentent de fortes similitudes avec celles menées par la ville de Ouagadougou (Burkina Faso). L'étude menée dans le cadre de l'AFD (Folléa et al., 2001) a révélé les défaillances du système de collecte à Ouagadougou. Depuis, la gestion des déchets solides a été réorganisée par le schéma directeur de gestion des déchets (SDGD), mis en place en 2005. La municipalité de Ouagadougou a initié un projet de privatisation dans le domaine de gestion des déchets. Elle souhaite désormais uniformiser les modes de gestion des déchets (Meunier-Nikiema, 2007). La pré-collecte est organisée en subdivisant le territoire en 12 zones exclusives comportant des centres de collecte construits par la municipalité. Elle est assurée par des opérateurs privés et accompagnée par une dizaine d'ONG. Le traitement commence à la réception des déchets au Centre de Traitement et de Valorisation des Déchets [5]. Ils sont ensuite pesés et répartis selon leur nature (déchets ménagers, industriels et spéciaux, biomédicaux) vers les cellules d'orientation. Ainsi, les déchets organiques ou fermentescibles sont acheminés jusqu'à la zone de compostage et les autres sont enfouis.

Ouagadougou cherche à exploiter l'opportunité de mise en œuvre des politiques internationales de coopération en mettant surtout l'accent sur l'organisation de l'amont de la filière déchets et en accompagnant le processus jusqu'à l'étape de traitement.

3.1.5 La ville de Dakar

A Dakar (Sénégal), la gestion des déchets solides s'est caractérisée par une forte instabilité institutionnelle qui s'est davantage accentuée durant la dernière décennie. Bien que le financement soit entièrement public, l'organisation reposait sur un recours au secteur privé. La privatisation de la gestion des déchets n'est pas un phénomène récent à Dakar, le recours à une entreprise privée remonte aux années 1970. Ainsi se succèdent : la SOADIP (SOciété Africaine de DIffusion et de Promotion), remplacée, en 1985, par la SIAS (Société Industrielle d'Aménagement urbain du Sénégal) et finalement, en 2003, AMA-Sénégal (une filiale de la multinationale italienne AMA [6] - Rome) est retenue suite à un appel d'offres lancé sur le marché international sur contrats passés entre l'autorité publique et un monopole. Le schéma de gestion de déchets avec la société AMA-Sénégal fonctionnait par un recours à des sous-traitants privés assurant la collecte, le transport des déchets et l'acheminement vers la décharge. L'année 2005 était marquée par la résiliation du contrat qui liait le Ministère des collectivités locales et de la décentralisation à AMA-Sénégal. La collecte des déchets dans la région de Dakar est une fois encore du ressort de l'Etat. Depuis, la maîtrise d'ouvrage de la gestion est assurée par l'Agence pour la Propreté de Dakar (APRODAK) devenue ensuite Agence pour la Propreté du Sénégal (APROSEN). Pour une phase transitoire, le gouvernement du Sénégal a transféré le programme de gestion des déchets solides de la région de Dakar à une nouvelle structure inter municipale regroupant l'ensemble de la région Dakar : l'Entente CADAK/CAR (Communauté d'Agglomération de Dakar/Communauté des Agglomérations de Rufisque). Par conséquent, si l'on se concentre sur la période postérieure à 2001, il apparaît que la maîtrise d'ouvrage de la gestion des déchets oscille entre les ministères publics centraux et la structure municipale locale à l'image de l'instabilité de la tutelle institutionnelle de l'APROSEN qui a relevé des ministères chargés de l'environnement, du cadre de vie, de l'hygiène ou des collectivités locales. Notons enfin qu'en 2012, on assiste à une reprise de la compétence de la gestion des déchets à la mairie de Dakar [7].

En l'absence d'un cadre institutionnel stable et favorable aux investissements privés, le PPP n'a pas permis d'atteindre les objectifs souhaités dans la ville de Dakar. En outre, les changements successifs des modes d'organisation et des organismes de tutelles ne s'accom-

5. Synthèse à partir de deux sources : Cisse (2011) et Toguyeni (2006)

6. Azienda Municipale Ambiente

7. L'aperçu chronologique s'appuie sur les références de Folléa et al. (2001), de Diouf et Fredericks (2013) et de Diop (2013).

pagnent généralement pas par des processus d'évaluation des expériences précédentes capables de suggérer des pistes d'amélioration.

3.2 Les capacités à renforcer : les enjeux liés à la présence de la structure informelle

Nous l'avons vu, au fil du temps, les choix stratégiques sont marqués par une sorte de tâtonnement d'autant plus que la frontière entre les modes de PPP n'est pas toujours claire. Une réflexion doit alors être menée pour redresser l'assise officielle (les pouvoirs publics- centraux et locaux, les associations, les opérateurs impliqués dans les phases de pré-collecte, de collecte, de transport, de traitement et d'élimination...) et introduire de nouveaux acteurs.

3.2.1 Renforcer l'assise officielle actuelle

Le renforcement de l'assise officielle peut porter sur les volets suivants :

Structure institutionnelle et encadrement réglementaire : Au Cameroun, les activités de contrôle sont soumises à quatre ministères. La répartition des missions n'étant pas clairement définie, cela crée des situations d'ambiguïté et un chevauchement des responsabilités. Dans la même perspective, une coordination optimale des actions de partenariat avec les institutions nationales, les ONG et les partenaires internationaux s'impose. Par ailleurs, le niveau de restriction imposé par les lois varie selon les pays mais un point commun les caractérise : une insuffisance quant au respect de la réglementation en vigueur. Les causes d'un décalage peuvent être liées à des difficultés à respecter la réglementation, à l'ignorance de l'existence d'une exigence, à l'incompréhension du contenu de l'exigence ou encore à l'insuffisance des actions de sensibilisation... des représailles pouvant être des réponses à des comportements d'insouciance.

Planification, mise à disposition des ressources financières et contrôle : La planification doit permettre d'établir une stratégie transparente et accessible à tous les intervenants. Elle doit veiller à une meilleure coordination entre les agents opérationnels en évitant les relations conflictuelles entre les opérateurs telles celles relevées à Accra par exemple. Les opérateurs se livraient à une concurrence acharnée en se disputant les quartiers à fort revenu creusant la différenciation des services entre les quartiers. La mise à disposition doit prévoir des équipements adaptés à l'infrastructure de la ville et inclure les critères de disponibilité des pièces de rechange, de la main d'œuvre qualifiée et les coûts de réparation lors du choix des opérateurs privés. Une évaluation des résultats des systèmes de collecte antérieurs est nécessaire dans une perspective d'amélioration des dispositifs actuels. L'introduction des indicateurs de performance permet non seulement une évaluation objective des résultats obtenus mais contribue aussi à prévoir des actions correctives et préventives adaptées.

Organisation et contrôle des activités sous-traitées : Les opérateurs privés sont tenus de respecter les cahiers des charges conclus avec la Direction. Une sensibilisation et une formation de leur personnel contribuent à accroître le taux de collecte et à mieux cibler le type de déchets collectés dans une perspective de recyclage et de revalorisation. L'amélioration des résultats est également tributaire des pratiques de collecte mises en avant. Le cas échéant, subordonner la prime et la cotisation aux volumes et aux types de déchet collecté.

3.2.2 Introduire des nouveaux acteurs

La capacité à intégrer le secteur informel : La structure informelle est active tout au long de la filière de la collecte et gestion des déchets. Comme l'a souligné Oguntoyinbo (2012), l'intégration de cette structure ne pourra être que bénéfique permettant d'optimiser la collecte dans les quartiers les plus défavorisés et d'améliorer les résultats du recyclage. Actuellement, le recyclage informel passe par un tri manuel des déchets mélangé à la recherche des matières valorisées par les acheteurs. Ce

faisant, la forte composante organique n'est pas collectée. Des actions d'amélioration doivent permettre l'insertion des travailleurs informels en leur octroyant les moyens d'améliorer leurs conditions de travail et de réduire le risque pour leur santé.

La capacité à intégrer les générateurs de déchets : Partant du constat que les comportements nocifs sont souvent dus à l'ignorance de leur impact négatif et de l'existence des meilleures pratiques, la vocation d'une éducation populaire est principalement informative et sensibilisatrice. Aussi, des démarches ambitieuses orientent l'intérêt de l'axe « éducation à l'environnement ». De nombreux pays misent particulièrement sur la génération future et visent le milieu scolaire pour renforcer l'apprentissage de comportements en phase avec l'environnement. C'est le cas par exemple du Projet d'Éducation pour la Promotion des Pratiques Ecoresponsables dans la Gestion des Déchets soutenu par le Ministère de la Gouvernance locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire sénégalais et mis en place en 2015. Le projet est destiné à l'ensemble du territoire du Sénégal[8]. Il en est de même pour le Burkina Faso qui a associé l'éducation environnementale à son système scolaire en l'imbriquant aux programmes pédagogiques existants[9]. Parallèlement, les ONG aspirent à jouer un rôle complémentaire à l'éducation institutionnelle. Par exemple, le centre international de la promotion de la récupération au Cameroun allie l'approche populaire à l'approche scolaire[10]. Si ces expériences constituent aujourd'hui des exemples à suivre, les efforts sont à consolider et à généraliser dans toutes les villes africaines pour qu'elles ne restent pas exceptionnelles et qu'elles véhiculent des pratiques courantes et familières.

Dans une perspective d'insertion des consommateurs, Owusu et al. (2013) suggèrent de rémunérer les ménages pour leur contribution à la gestion améliorée des déchets. En effet, la séparation à la source nécessite un effort supplémentaire de la part des ménages qui peut être stimulé en leur accordant des avantages financiers tels que des frais de recouvrement réduits ou des compensations monétaires directes.

4 Les bonnes pratiques de collecte et de traitement des déchets en Afrique, vers une responsabilité partagée des acteurs

L'objet de cette section est de présenter les expériences innovantes et réussies de collecte des déchets en Afrique. Ces expériences ont en commun la mise en place du principe de la responsabilité élargie du producteur (REP) à travers un cadre réglementaire qui étend la responsabilité des producteurs à la phase de collecte et de traitement de leurs déchets d'emballage. Ce cadre aboutit non seulement à accroitre la collecte des déchets mais aussi à inciter le producteur à réduire la quantité d'emballage utilisée dans le processus de production.

Nous avons choisi de mettre en exergue les expériences de l'Afrique du Sud et de la Tunisie dans la gestion des déchets d'emballage[11]. Ces deux exemples ont l'avantage de montrer les relations étroites entre les instruments économiques, réglementaires et infor-

8. http://www.dakaractu.com

9. Introduction de l'éducation au développement durable dans les circuits ou dans le système scolaire au Burkina Faso ; Atelier de concertation des groupes de travail thématiques transversaux (2014)

10. http://base.afrique-gouvernance.net/en/corpus_dph/fiche-dph-281.html

11. En Afrique, les exemples de mise en place de programme REP demeurent rares, bien qu'il existe des initiatives pour promouvoir le recyclage et la valorisation des déchets. Ainsi, la société Proplast située à Thiès et à Dakar (Sénégal), est spécialisée dans la régénération du plastique facilitant ainsi sa réutilisation dans la fabrication de nouveaux produits. C'est le cas aussi du centre de valorisation des déchets Madacompost de Mahajanga (Madagascar), qui transforme le plastique en Briques et pavés (Bruneau, 2015). Des initiatives similaires sont aujourd'hui lancées dans d'autres pays africains comme l'Algérie à travers le programme Eco-Jem qui vise la gestion de la collecte et la valorisation des déchets d'emballage (Sweepnet, 2014).

mationnels et d'expliquer comment mettre en place une dynamique de collecte et de recyclage des déchets.

4.1 L'expérience innovante de la gestion des déchets d'emballage en Afrique du Sud

L'Afrique du Sud est un pays qui a longtemps souffert des problèmes de coordination et de manque de financement de son système de gestion des déchets. Pour faire face à cette situation, la loi nationale sur la gestion de l'environnement, promulguée en 1999 ainsi que la stratégie nationale de gestion de déchets (département des affaires environnementales et du tourisme) recommandent une approche de management intégré qui favorise la valorisation des déchets et les politiques de réduction à la source. Le programme national met en avant la REP comme une priorité dans la stratégie nationale et étend la responsabilité du fabricant à la phase d'après consommation et de gestion des déchets.

En Afrique du Sud, les déchets d'emballage ont été retenus comme une priorité pour la mise en œuvre de la REP. L'application de ce principe a pris plusieurs formes dans plusieurs industries. Nous mettons en relief la collecte et le recyclage des sacs plastiques, des canettes et du verre.

4.1.1 Le cas des sacs plastiques

Avant 1990, les sachets plastiques très répandus étaient distribués gratuitement dans les magasins. Ceci a longtemps encouragé la surconsommation et découragé toute initiative de réutilisation ou de recyclage. Les sachets sont légers et fortement contaminés ce qui augmente le coût de la collecte. Ainsi, le recyclage des sachets plastiques ne dépassait pas le seuil de 1% (Fridge 2001). Conscient de ce problème, le gouvernement a imposé une nouvelle législation qui définit des normes techniques relatives à l'épaisseur du plastique, pour les producteurs et importateurs des sacs plastiques. Ces mesures ont augmenté le coût de production et d'importation qui a été transféré au consommateur sous forme de taxe afin de réduire l'usage du plastique et d'encourager la réutilisation des sacs. Un troisième point était le développement d'une organisation collective à but non lucratif, Buyisa-e-bag, chargée de gérer la collecte et la valorisation des sacs plastiques. Cependant, l'impact de cette nouvelle législation était surtout une baisse de l'utilisation des sacs plastiques sans pour autant permettre le développement de l'activité de valorisation. Les modalités de transfert des fonds n'ont pas pu permettre à l'organisation collective d'assurer pleinement son rôle. Par ailleurs, la baisse de la production a réduit le nombre de sacs en plastiques en circulation, ce qui ne permet pas le développement véritable de l'activité du recyclage.

4.1.2 Les initiatives volontaires dans l'industrie des cannettes et du verre

Si les résultats de l'application du principe de REP à travers une règlementation stricte sont mitigés dans le cas des sacs en plastiques, les expériences des cannettes de boisson et du verre sont un grand succès en Afrique du Sud.

Une organisation collective, « Collect-a-can », chargée de la collecte et de la valorisation des cannettes a été créée en 1993, fruit d'un partenariat entre les deux grands producteurs de cannettes en Afrique du Sud. Au bout de 15 ans d'activité, le taux de collecte est passé de 18% à 67,5% (Nahman, 2010). L'Afrique du Sud est ainsi placée parmi les six premiers pays dans le monde dans la collecte des cannettes (Cordoba, 2008). L'organisation collective, chapeaute non seulement les opérations de collecte mais elle est aussi étroitement impliquée dans les activités de recyclage (Brink, 2007). Par ailleurs, elle a mis en place un système de rémunération des collecteurs au prix du marché et a maîtrisé ses coûts en encourageant la récupération à la source. Ceci a contribué à la création des emplois et à la génération des revenus.

La législation mise en place dans la filière des sacs plastiques a encouragé d'autres secteurs à se réorganiser notamment dans l'industrie du verre (avant 2006, le taux de collecte ne dépassait pas 20%). Une nouvelle organisation à but non lucratif a été créée, la « Glass recycling company » (GRC), résultat

d'une coopération entre le gouvernement, l'industrie du verre et les entreprises utilisatrices du verre dans l'emballage de leurs produits. Le financement des activités de la GRC est basé sur une taxe unitaire payée par les entreprises utilisatrices du verre. La GRC utilise ces ressources pour multiplier les points de collecte et pour encourager des entrepreneurs à créer des projets de collecte des déchets en verre avec la garantie d'un prix de récupération équivalent à celui du verre non recyclé.

Ces expériences menées en Afrique du Sud reflètent des formes différentes de mise en place de la REP. Ainsi, si dans le secteur des sacs en plastique, l'aspect réglementaire est prédominant, l'industrie des cannettes est l'exemple d'une véritable initiative privée. En revanche, dans l'industrie du verre, on est face à une véritable coopération entre l'Etat et l'industrie. Notons que même si la réglementation n'a pas permis d'atteindre les résultats souhaités pour le recyclage des sacs en plastiques, elle a créé un véritable effet d'entrainement et une dynamique dans d'autres industries qui ont compris l'urgence de gérer leurs déchets et d'éviter des pénalités futures.

4.2 Analyse de la politique environnementale de collecte des déchets d'emballage en Tunisie à travers le dispositif ECO-LEF

En Tunisie, l'implantation depuis 1997 du système national de reprise et de valorisation des emballages utilisés, Eco-lef, destiné à gérer la collecte et la valorisation des déchets d'emballage, constitue une expérience innovante pour faire face à la quantité importante des déchets d'emballages, environ 200 000 tonnes.

Le système Eco-lef a succédé à un système de collecte sélective de porte à porte, instauré en 1994. L'opération du tri sélectif des déchets auprès des ménages a été initiée dans un quartier pilote. Cette première expérience n'a pas connu un grand succès, son échec s'explique par un manque de sensibilisation des ménages qui faute d'incitations suffisantes, ne sont pas motivés à accomplir l'effort supplémentaire du tri.

Le démarrage du système Eco-lef s'est fait ensuite par l'Agence nationale de protection de l'environnement (ANPE) et a connu deux variantes : la collecte par apport volontaire et celle par apport rémunéré. Dans le système de reprise des déchets d'emballages par apport volontaire, deux entreprises privées ont été engagées et ont installé 470 conteneurs dans les grandes villes. Le taux de gisement mobilisé, estimé à 300 tonnes par an est faible et a ainsi entrainé des coûts très élevés pour l'ANPE de l'ordre 676 euros par tonne. Pour améliorer ces résultats, l'ANPE a mis en place un nouveau système de collecte basé sur l'apport rémunéré. Il s'agit de créer des points de collecte des déchets et de rémunérer les collecteurs aux poids de la collecte.

L'évaluation de l'expérience du dispositif Eco-lef révèle les axes d'amélioration suivants :

La responsabilité des producteurs dans la collecte des déchets : La contribution payée à Eco-lef s'assimile à une taxe en amont imposée sur les produits. Cependant, le taux de contribution des producteurs adhérents demeure très faible par rapport à une taxe optimale et ne couvre même pas le coût de la rémunération des collecteurs. Le producteur paye 0,068 euro/kg pour l'utilisation du plastique alors que la rémunération des collecteurs s'élève à 0,1 euro/kg (Banque mondiale-metap, 2004). En effet, la contribution des adhérents est déterminée en fonction du surcoût engendré par la collecte sélective comparée à la collecte indifférenciée et vise à financer le développement de l'activité de recyclage (Loukil et Rouached, 2012). Ce mode de taxation attribue au contribuable le financement d'une partie importante du coût de la gestion des déchets d'emballages. De plus, il ne prend pas en considération les dommages environnementaux causés par les déchets d'emballages.

Décollage de la collecte sélective : Malgré l'insuffisance des instruments utilisés pour assurer une incitation optimale et internaliser

les différents coûts liés à la gestion des déchets d'emballages, le dispositif Eco-lef a permis un décollage de la collecte sélective qui se manifeste à travers un accroissement annuel de la quantité d'emballage collectée (Graphique 7). Par ailleurs, ce type de dispositif contribue à la sensibilisation des ménages au problème de la gestion des déchets d'emballages. L'apposition d'un logo d'adhésion peut accélérer la prise de conscience des consommateurs de l'intérêt du recyclage..

Participation du secteur privé et génération des revenus : Cette dynamique initiée depuis une quinzaine d'années a aujourd'hui abouti à une véritable chaîne de valorisation des déchets plastiques et un vrai marché du recyclage. Ainsi, pour les matières plastiques, le déchet se vend à 170 euros/tonne au centre Eco-lef et à 237/tonne pour les recycleurs privés (Sweepnet 2014). Aujourd'hui, 350 entreprises exercent dans les activités de collecte, de transport et de recyclage des plastiques et génèrent 18 000 emplois.

5 Conclusion et recommandations

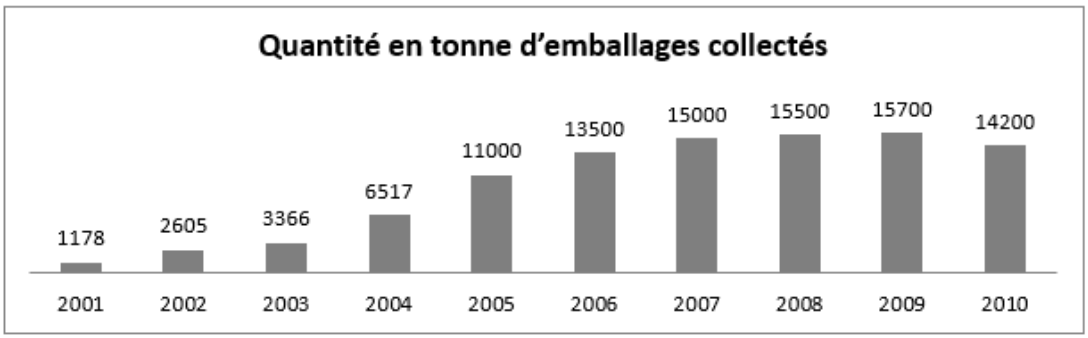
Ce travail de recherche apporte une analyse des difficultés rencontrées par les pays africains dans la gestion de leurs déchets. Il souligne le risque d'une aggravation des problèmes avec le mouvement d'urbanisation et d'industrialisation si des mesures adéquates ne sont pas prises pour renforcer et restructurer les systèmes de collecte et de traitement des déchets existants défaillants.

Une étude des expériences de collecte dans des villes africaines comme Lomé (Togo), Yaoundé (Cameroun), Accra (Ghana), Ouagadougou (Burkina Faso) et Dakar (Sénégal) montrent un véritable tâtonnement des autorités dans les décisions prises relatives aux systèmes de collecte et l'absence d'une stratégie globale et durable de gestion des déchets.

Par ailleurs, la coexistence de deux structures parallèles de collecte, la structure formelle représentée par les municipalités en coopération avec le secteur privé d'une part et le secteur informel d'autre part ne peut qu'accentuer les dysfonctionnements du système et le chevauchement des responsabilités. La formalisation du secteur informel et son intégration dans les activités de collecte ne peut que renforcer le potentiel de recyclage dans les pays africains.

L'implication des producteurs et des ménages dans le financement de la collecte et dans l'organisation physique des activités de tri est un facteur de progrès pour les pays africains. Il est vrai que les réticences à la participation à la collecte sont élevées, mais le recours aux instruments réglementaires et à des incitations économiques adéquates, peut accroitre la sensibilité des consommateurs et des producteurs à la collecte. L'éducation au développement durable est un axe à renforcer en Afrique pour atteindre les objectifs de développement durable. La sensibilisation

GRAPHIQUE 7 – Evolution de la quantité d'emballages collectée en Tunisie



Source : Sweepnet 2014

permet de changer les comportements des ménages, notamment par le tri des déchets, mais accroit aussi l'engagement des citoyens et la pression qu'ils peuvent exercer à propos des questions environnementales (UNESCO, 2017).

Les expériences innovantes en Afrique du Sud ou en Tunisie révèlent une dynamique de collecte de déchets aboutissant au développement d'un véritable secteur du recyclage, via une forte implication des producteurs dans la collecte et le recyclage des déchets. Les structures collectives de gestion et de valorisation des déchets sont un axe à développer dans les pays africains pour augmenter la sensibilisation aux questions environnementales et réduire les coûts de la collecte et de la valorisation des déchets. Il est donc important que le renforcement des capacités en Afrique aille dans le sens d'une mobilisation des instruments réglementaires, économiques et informationnels afin d'instaurer un nouveau partage de la responsabilité de la gestion des déchets avec les producteurs et les consommateurs.

Bibliographie

AFD (2012). Projet d'assainissement de l'environnement urbain de lomé.

Banque Mondiale (2012). What a waste. a global review of solid waste management.

Banque Mondiale, Metap (2014, Janvier). Projet régional de gestion des déchets solides dans les pays du Mashreq et Maghreb – Rapport du pays (Tunisie) (final) préparé par the International Consortium, GTZ – ERM – GKW.

Benrabia, N. (2003). Le financement du service de gestion des déchets ménagers en Afrique, in Session thématique : Les déchets solides, 2-6 décembre 2003, Yaoundé, Cameroun.

Brink, P. (2007). PETCO : recycling PET plastic for a cleaner South Africa. The sustainable business handbook : smart strategies for responsible companies. Cape Town : Trialogue.

Bruneau, M. (2015). Recyclage des déchets plastiques dans la gestion des déchets en Afrique et dans les Caraïbes, Plateforme-Re-Sources.

Cisse, S. M. (2011). Expérience de la direction de la propreté dans la gestion des déchets solides de la ville de Ouagadougou, Ouagadougou (Burkina Faso), du 21 au 25 Février 2011.

Couth, R. and C. Trois (2012). Sustainable waste management in africa through cdm projects. *Waste management 32(11)*, 2115–2125.

Córdoba, R. (2008). Collect a can, a programme benefiting both the environment and the local communities. http ://www.ArcelorMittal.tv.

Dalemo, M., U. Sonesson, A. Björklund, K. Mingarini, B. Frostell, H. Jönsson, T. Nybrant, J.-O. Sundqvist, and L. Thyselius (1997). Orware—a simulation model for organic waste handling systems. part 1 :

model description, resources, conservation and recycling. *21*, 17–37.

De Beir, J., M. Fodha, and G. Girmens (2007). Recyclage et externalités environnementales : Faut-il subventionner les activités de récupération recyclage ? *Revue Economique 58 2007/3*, 609–617.

Diop, M. C. (2013). Sénégal, 2000-2012 : les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale. *Karthala*.

Diouf, M. and R. Fredericks (2013). Les arts de la citoyenneté au sénégal. *Karthala*.

Folléa, V., F. Brunet, N. Benrabia, M. P. Bourzai, and P. Faucompré (2001, Septembre). Revue comparative des modes de gestion des déchets urbains adoptés dans différents pays de la zsp, résumé villes. *Agence française de développement*.

Fund for Research into Industrial Development, Growth and Equity (Fridge) (2001). Socio-economic impact of the proposed plastic bag regulations. *BentleyWest Management Consultants*.

Guerrero, L. A., G. Maas, and W. Hogland (2012). Solid waste management challenges for cities in developing countries. *Waste Management 220-232*, 33.

Hong, S. (1999). The effects of unit pricing system upon household solid waste management : the korean experience. *Journal of Environmental Management 57*, 1–10.

Huhtala, A. (1997). A post-consumer waste management model for determining optimal levels of recycling and landfilling. *Environmental and Resource Economics, European Association of Environmental and Resource Economics 10(3)*, 301–314.

Jenkins, R. R., S. A. Martinez, K. Palmer, and M. J. Podolsky (2000). The determinants of household recycling : a material specific analysis of recycling program features and unit pricing, resources for the future. *DP 99-41-REV*.

Kirama, A. and W. Mayo (2016, April). Challenges and prospects of private sector participation in solid waste management in dar es salaam city, tanzania. *Habitat International 53*, 195–205.

Koledzi, K. E. (2011). Valorisation des déchets solides urbains dans les quartiers de lomé (togo) : Approche méthodologique pour une production durable de compost. *Thèse de Doctorat*, 224.

Lall, S. V., J. V. Henderson, and A. J. Venables (2017). Africa's cities : Opening doors to the world. washington. *World Bank*.

Loukil, F. and L. Rouached (2012, December). Modeling packaging waste policy instruments and recycling in the mena region. *Resources, Conservation and Recycling 69*, 41–152.

Meunier-Nikiema, A. (2007). Géographie d'une ville à travers la gestion des déchets, ouagadougou (burkina faso). *Mappemonde*.

Nahman, A. (2010). Extended producer responsibility for packaging waste in south africa : Current approaches and lessons learned. *Resources, Conservation and Recycling 54*, 155–162.

Oguntoyinbo, O. (2012). Informal waste management system in nigeria and barriers to an inclusive modern waste management system : A review. *Public Health 126(5)*, 441–7.

Okot okumou, J. and R. Neynje (2011, October). Municipal solid waste management under decentralisation in uganda. *Habitat International 35, Issue 4*, 537–543.

Owusu, V., E. Adjei-Addo, and C. Sundberg (2013). Do economic incentives affect attitudes to solid waste source separation ? evidence from ghana. *Resources, Conservation and Recycling 78*, 115–123.

Palmer, K., H. Sigman, and M. Walls (1997). The cost of reducing municipal solid waste. *Journal of Environmental Economics and Management 33*, 128–150.

Palmer, K. and M. Walls (1999). Extended product responsibility : an economic assessment of alternative policies. *Resources for the Future, Discussion Paper*, 99–12.

Quénot, H. (2010). La construction du champ politique local à accra (ghana) et ouagadougou (burkina faso). le cas de la politique de gestion des déchets. *Thèse Doctorat*.

Sotamenou, J. (2005). Efficacité de la collecte des déchets ménagers et agriculture urbaine et périurbaine dans la ville de yaoundé, au cameroun. *Masters with thesis report in Economics, University of Yaounde II, Cameroon*, 144.

Sujauddin, M., M. S. Huda, and A. T. M. R. Hoque (2008). Household solid waste characteristics and management in chittagong, bangladesh. *Journal of Waste Management 28*, 1688–1695.

Sweepnet (2014, avril). Rapport sur la gestion des déchets solides en tunisie.

Tabarly, S. and F. Maccaglia (2008). Gouvernance territoriale et gestion des déchets l'exemple de la campanie (italie). *Géo confluences. Le développement durable, approches géographiques*.

Toguyeni, A. R. (2006). La gestion des déchets solides de la ville de ouagadougou (burkina faso) : Etat des lieux et analyse de la problématique des déchets d'emballages plastiques.

Tremblay, G. (2010). Hiérarchie des modes de gestion des matières résiduelles et reconnaissance d'opérations de traitement en tant que valorisation énergétique. *Développement durable, environnement et Parcs Quebec*.

(UN-Habitat) (2014). The state of african cities 2014 : re-imagining sustainable urban transitions. *UN-Habitat*.

UNESCO (2017). Education for sustainable development goals learning objectives.

Veolia Propreté (2006). Cyclope. du rare à l'infini, synthèse. *Panorama mondial des déchets 2006, Editions Economica*, 44.

Walls, M. (2006). Extended producer responsibility and product design, economic, theory and selected case studies. *Resources for the Future, RFF DP 06–08*.

WWF and BAD (2012). Rapport sur l'empreinte écologique en afrique, infrastructures vertes pour la sécurité écologique en afrique. *WWF/ BAD*.

Connectivité Physique et Échanges Commerciaux de la CEMAC

Dr. Ludé DJAM'ANGAI *

**LAEREAG, Université de N'Djamena*

Résumé

L'objectif général de ce travail est de déterminer les effets de la connectivité physique sur les échanges commerciaux de la CEMAC. Spécifiquement, il s'agit d'une part, de démontrer les effets de la connectivité physique par les infrastructures de transport sur les échanges commerciaux et, d'autre part, de tester les effets de la connectivité par les infrastructures de télécommunications sur le commerce international. Après estimation, les effets distincts de la connectivité physique sur les échanges commerciaux de la CEMAC sont déterminés.

Mots-clés : connectivité physique, échanges commerciaux, modèle de gravité augmenté et CEMAC

Table des matières

1 Introduction 23

2 Revue de littérature : Place de la connectivité physique dans les échanges commerciaux 24

3 Evaluation empirique des effets de la connectivité physique sur les échanges commerciaux de la CEMAC 27

4 Conclusion : implications de politique économique et recommandations 32

Bibliographie 33

1 Introduction

La Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) est une institution d'intégration économique et monétaire représentée par un marché de 42.4 millions [1] d'habitants répartis sur un espace de plus de 3 millions de kilomètres carrés. En effet, cet espace est constitué d'une part, des pays enclavés (Centrafrique et Tchad) et, d'autre part, des pays non enclavés (Cameroun, Congo, Gabon et Guinée Équatoriale). Une telle caractérisation soulève le débat sur la connectivité et le développement des échanges commerciaux.

La connectivité se définit comme l'ensemble des moyens permettant et facilitant les flux economiques et humains entre pays (Banomyong, 2012). De façon générale, il y a connectivité physique lorsqu'un pays accède à un autre à travers les infrastructures de transport (routes, les ponts, les aéroports, les chemins de fer) et des télécommunications (Internet, téléphone mobile ou fixe).

Les infrastructures de transport permettent de faciliter les échanges de marchandises et de services et leur développement est indispensable pour une croissance économique (Estache, 2010 ; Combes et al., 2008). Elles sont donc indispensables au fonctionnement des marchés. Bien que leur impact soit différent, les infrastructures de transport ne fonctionnent pas de façon isolée mais en réseau. Par exemple, si d'une part, les infrastructures aériennes et maritimes jouent plus un rôle important dans le commerce international, les infrastructures terrestres facilitent plus les échanges sous régionaux (Shepherd et Wilson, 2006).

Lorsqu'un pays ne dispose pas d'infrastructures suffisantes, la faible connectivité qui en résulte agit négativement sur l'économie. Les transactions et les rapports essentiels sont retardés ou perturbés, les coûts de transport augmentent, les exportateurs perdent du temps pour échanger et ceux-ci affectent la compétitivité du pays (Hildegunn, 2006). Dans la théorie économique, cette analyse repose sur la théorie dite des coûts de transaction. Selon Krugman (1991), les infrastructures de transport en tant que facteurs de croissance économique, interviennent de façon significative dans l'explication des forces centripètes (effets d'agglomération) et centrifuges (effets de dispersion) qui définissent l'organisation économique des territoires. Dans la réalité, cette analyse accorde une attention particulière à l'impact de la distance dans les échanges internationaux étant donné qu'elle constitue un obstacle.

À ce propos, avec le développement des télécommunications (téléphone mobile, Internet, téléphone fixe) ces dernières années, Cairncoss (2001) a évoqué « la mort de la distance » pour parler de la réduction des coûts de transaction en général. En effet, les technologies de l'information et de la communication (TIC) occupent alors une place importante dans les échanges internationaux car elles facilitent les transactions numériques, achat et vente à distance. Elles permettent une meilleure communication entre les exportateurs et les importateurs, ainsi que l'amélioration de l'accès aux informations sur le marché (ITC, 2015).

Dans la littérature économique, plusieurs travaux empiriques (Limao et Venables, 2001 ; Portugal-Perez et Wilson, 2012 ; Ramli et Ismael, 2014) ont montré les effets positifs des infrastructures physiques sur les échanges commerciaux à l'aide du modèle de gravité d'Anderson et Van Wincoop (2003). Mais à notre connaissance, la littérature sur le commerce international présente des insuffisances sur les travaux visant à estimer les effets des infrastructures physiques (infrastructures de transport et de télécommunications) sur les échanges commerciaux de la CEMAC. Par conséquent, ce papier vise donc à combler cette lacune en contribuant à l'élargissement de notre connaissance sur la question de connectivité et échanges commerciaux.

En plus des raisons évoquées précédemment, le choix de la CEMAC comme champ d'investigation peut se justifier également pour au moins trois (3) raisons.

Tout d'abord, la CEMAC est une union monétaire caractérisée par une hétérogénéité structurelle vu sa position géographique et

1. OMC (2013)

son niveau d'infrastructures. Globalement, la distribution des infrastructures physiques dans la région est inégale. Le transport routier représente 90 % du transport interurbain mais les liaisons physiques et les services proposés sont insuffisants. Les coûts de transport demeurent élevés, beaucoup plus que dans d'autres régions en développement. Ils représentent en moyenne 14 % de la valeur totale des exportations par rapport à 8.6 % pour l'ensemble des pays en développement et ils sont encore plus élevés pour de nombreux pays enclavés tels que le Tchad (56 %) [2]. Les quatre cinquièmes du trafic de transit du Tchad et de la Centrafrique sont acheminés par deux couloirs routiers qui traversent le Cameroun. Il s'agit du couloir Douala-Bangui (1500 km) et le couloir Douala-N'Djamena (2100 km) [3]. Les infrastructures aéroportuaires sont au nombre de dix dans la sous-région [4] et en moyenne, le kilomètre des voies ferroviaires représente 860.75km [5] au Cameroun, Congo et Gabon.

Ensuite, la structure économique de ces pays est caractérisée par une spécialisation dans la production et l'exportation des matières premières. La grande majorité de leurs exportations est orientée hors de l'Afrique, dont près des 3/4 vers l'UE, les États-Unis et la Chine. La part de l'Afrique dans ses exportations totales a diminué depuis 1990, passant de près de 7% à un peu moins de 2% en 2008 (soit en moyenne 1,2 % de son PIB depuis 1990) [6] . Le commerce intra zone se situe à peine à 2% [7]. En 2010 par exemple, les échanges intra-communautaires ont contribué pour 2.1% des exportations totales (y compris intra-communautaires) des pays et 3.9 % des importations. Ces niveaux sont faibles comparés aux groupements régionaux similaires comme l'UEMOA où les échanges communautaires ont représenté 11.5 % des importations et 15 % des exportations en 2010 [8]. Cet état des lieux peut traduire une faible intégration commerciale de ces pays.

Enfin, en matière d'infrastructures de communication, la moyenne des personnes utilisant le téléphone mobile (pour une population de 100 habitants) se situe à 53.15% pour l'ensemble des pays de la CEMAC. Par contre, la proportion moyenne des individus qui ont accès à l'Internet (pour une population de 100 habitants) est de 4.32 % [9].

Eu égard à tout ce qui précède, l'objectif de ce papier est de déterminer les effets de la connectivité physique sur les échanges commerciaux de la CEMAC. Spécifiquement, il s'agit d'une part, de démontrer les effets de la connectivité physique de transport sur les échanges commerciaux et, d'autre part, de tester les effets de la connectivité par les télécommunications sur le commerce international.

La suite de ce travail s'organise en trois (3) sections. La section 2 présente la revue de littérature, la section 3 évalue les effets de la connectivité physique sur les échanges commerciaux de la CEMAC et la quatrième section présente la conclusion incluant nos recommandations et les implications en politique économique.

2 Revue de littérature : Place de la connectivité physique dans les échanges commerciaux

Cette partie présente les débats théorique et empirique sur les effets de la connectivité physique sur les échanges commerciaux. Après avoir passé en revue les effets de la connectivité physique de transport sur les échanges dans une première partie, nous analysons les effets de la connectivité par les télécommunications sur le commerce international dans une deuxième partie.

2. CEEAC (2007)
3. Études sur les Opportunités Commerciales en Afrique Centrale, 2008
4. 3 au Cameroun, 2 au Congo et au Gabon, 1 en République Centrafricaine, au Tchad, en Guinée Équatoriale. Source : Opportunités Commerciales en Afrique Centrale (2008)
5. Calcul de l'auteur à partir des données de la Banque Mondiale (2015)
6. AFD (2010)
7. CNUCED (2011)
8. OMC (2013)
9. Calcul de l'auteur à partir des données de l'UIT

2.1 Effets de la connectivité par les infrastructures de transport sur les échanges commerciaux : réduction des coûts de transactions et expansion du commerce extérieur

Les infrastructures de transport sont au cœur des choix de localisation des activités économiques et expliquent en grande partie les disparités économiques entre les régions. Matérialisées par les ports, les aéroports, les routes et les voies ferrées, celles-ci fonctionnent en réseau souvent assimilable à un support technique d'intermédiation économique. À cet effet, ces infrastructures revêtent une importance cruciale pour le commerce en facilitant la mobilité des personnes, des marchandises et le développement des échanges.

Les infrastructures de transport répondent à un besoin direct des populations. Mais elles ont également une fonction économique majeure qui consiste à réduire les coûts de production et de distribution des biens. En réduisant le coût des échanges et de déplacement, le développement des infrastructures de transport a pour conséquence l'accroissement du volume des échanges. Dès lors, le coût du temps nécessaire pour transporter les biens devient également une composante essentielle dans les échanges (Hummels et George, 2013).

S'appuyant sur l'économie géographique, Krugman (1991 ; 1994) s'interroge sur le rôle des infrastructures de transport dans la formation des agglomérations et de grands centres de concentration. L'économie géographique renvoie à l'organisation spatiale puisque les activités économiques ne sont pas toutes localisées au même endroit. De ce fait, la réalisation d'interactions économiques suppose des déplacements d'individus, d'inputs ou de marchandises (Prager et Thisse, 2009).

De façon générale, deux (2) lois caractérisent l'économie géographique. La première loi stipule que "toutes les activités ne peuvent être présentes partout". Sur cette base, la connexion d'un pays à un marché extérieur à travers les infrastructures maritimes et aéroportuaires demeure importante. Par contre, la seconde loi (Tobler, 1979) énonce que "ce qui se passe près de nous est souvent plus important que ce qui se passe loin de nous". Cette loi met en exergue l'importance primale de la proximité géographique dans la définition des interrelations dans l'espace. Elle peut donc montrer l'apport d'intégration entre les pays proches d'une union.

Selon Hoffmann (2012), l'accès aux réseaux internationaux de transport maritime régulier est un déterminant capital de la compétitivité commerciale d'un pays car il permet le transport des conteneurs qui sont importants pour le commerce de marchandises (Bernhofen et al., 2013). L'offre de services de transport maritime est dans une large mesure déterminée par les caractéristiques portuaires. De nos jours, la description de la connectivité maritime passe par l'analyse de l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers (lsci) étant donné qu'il permet de voir l'économie d'échelle dans les ports.

Limao et Venables (2000) démontrent que de mauvaises infrastructures routières comptent pour 40 % des coûts de transport dans le cas des pays côtiers et pour 60 % dans le cas des pays enclavés. Ces résultats peuvent traduire le coût de connectivité expliqué par la qualité de l'infrastructure pour les pays côtiers et les pays non côtiers. Ce constat est particulièrement pertinent dans le cas des pays africains où, à distance égale, les coûts de transport apparaissent particulièrement élevés du fait de la géographie et de mauvaises infrastructures.

Selon une étude de la Banque Mondiale (2008), le fait d'être enclavé rallonge la distribution terrestre de quatre jours pour les exportations et de neuf jours pour les importations, par rapport à une distance égale parcourue dans un pays disposant d'ouverture maritime. Ce résultat corrobore l'analyse précédente qui montre que l'enclavement constitue un obstacle à l'approvisionnement. Cependant, étant donné que les infrastructures sont à l'origine d'externalités spatiales, les pays enclavés peuvent bénéficier des infrastructures de leurs voisins pour se connecter au marché international.

Les effets de la connectivité physique ont

également fait l'objet d'étude par Ramli et Ismail (2014) dans l'ASEAN-5 (Indonésie, Malaisie, Thaïlande, Philippines et Singapour) sur la période de 1989-2009. Ils s'appuient sur le modèle de gravité augmenté avec une approche en panel et obtiennent les résultats selon lesquels, les infrastructures de transport (routes, rails, mer et aéroport) assurent une meilleure connectivité entre ces pays et ont des effets significatifs et positifs sur leurs exportations. Un tel résultat a été également obtenu par Ahmad et al. (2015) pour la Malaisie sur la période de 1980 à 2013.

Portugal-Perez et Wilson (2012) étudient les effets des infrastructures physiques (hard infrastructures) et des infrastructures institutionnelles (soft infrastructure) sur la performance des exportations de 101 pays sur la période de 2004 à 2007. Ces auteurs ont utilisé différentes approches d'estimation, notamment Heckman en deux étapes et PPML. D'après leurs résultats, les infrastructures physiques ont des effets positifs sur la performance des exportations. Par exemple, 1 % d'augmentation du niveau des infrastructures de transport en Algérie entraîne une croissance des exportations de 18.8%.

De Oliveira et Peridy (2015) évaluent l'impact des coûts à l'échange, en particulier des coûts du transport maritime, dans les pays méditerranéens sur la période de 2000 à 2009. En utilisant le modèle de gravité, l'estimation est réalisée avec les estimateurs Hausman et Taylor ainsi que GMM. Les principaux résultats montrent que ces pays présentent généralement des coûts à l'échange plus élevés, ce qui pénalise leur compétitivité.

L'analyse précédente a montré l'importance de la connectivité physique de transport dans les échanges commerciaux. Nous allons maintenant voir, dans la section suivante, le rôle occupé par les télécommunications dans les échanges internationaux.

2.2 Effets des télécommunications sur le commerce

Les télécommunications occupent un rôle très important dans les activités économiques et sociales car elles redéfinissent les notions d'espace, les manières de produire, d'échanger, de communiquer et d'apprendre (Dahmani, 2005). En cela, les TIC sont à l'origine d'une "révolution économique" qu'Artus (2001) définit comme un ensemble de bouleversements, de mutations et de mécanismes nouveaux régissant l'activité économique de ces vingt dernières années.

Le développement des TIC a donc permis de favoriser le commerce électronique appelé e-commerce [10]. L'e-commerce a permis à certaines entreprises, spécifiquement aux entreprises de service, de réduire les coûts à travers la vente en direct, de mieux cibler les clients potentiels, de proposer des services personnalisés (Bakos et al., 2005).

Kepler et Manchin (2007) font une étude sur un groupe de pays sur la période de 1988 à 2002 pour analyser les effets de la qualité des institutions et des infrastructures physiques sur les flux commerciaux. Ils calculent un indice composite des télécommunications prenant en compte l'Internet, téléphone mobile et téléphone fixe pour évaluer les effets du commerce électronique. En utilisant un modèle de gravité avec une approche utilisant le modèle de sélection de Heckman (1979) en deux étapes, les résultats de ces auteurs ont montré des effets positifs des télécommunications sur les échanges pour la période considérée.

Ces mêmes résultats se sont confirmés par les travaux de Ramli et Ismail (2014) qui ont analysé l'importance des infrastructures physiques de l'ASEAN-5 sous toutes ses formes sur la période de 1989-2009 à l'aide d'un modèle de gravité augmenté. Ils ont considéré de façon isolée les télécommunications (Internet, téléphone fixe et téléphone mobile) dans leur modèle.

De façon globale, la téléphonie mobile, la téléphonie fixe et l'Internet réduisent les contraintes d'espace et de temps, et per-

10. Le commerce électronique est défini comme la vente de biens et de services à travers l'Internet à destination du grand public. Habituellement, il existe trois formes d'e-commerce : le commerce B2C (business to consumer), le commerce B2B (business to business), qui concerne les transactions commerciales entre entreprises et qui comprend donc ce qu'on appelle traditionnellement le commerce de gros et le commerce C2C (consumer to consumer).

mettent la mise en relation des économies, des sociétés et des individus. Dans la pratique que ce soit la téléphonie mobile ou la téléphonie fixe, leur rôle (communication) reste le même dans les échanges. Donc il n'est pas judicieux de les considérer tous dans le modèle empirique tel que Ramli et Ismail (2014) l'ont fait. Ainsi, nous retenons la téléphonie mobile et l'Internet pour capter les télécommunications.

La revue de littérature empirique précédente montre qu'il manque des résultats sur les effets de la connectivité par les infrastructures de transport et des télécommunications pour une sous-région faiblement intégrée comme la CEMAC. D'où l'intérêt de ce travail.

3 Evaluation empirique des effets de la connectivité physique sur les échanges commerciaux de la CEMAC

Cette partie évalue empiriquement les effets de la connectivité physique sur les échanges commerciaux dans la CEMAC.

3.1 Faits stylisés sur les échanges commerciaux

La participation des pays de la CEMAC dans le commerce international dépend de leur spécialisation orientée dans la production des matières premières (produits agricoles et miniers). Les échanges de ces produits sont soumis à la persistance de contraintes structurelles internes, ainsi qu'à des fluctuations importantes qui sont liees a la conjoncture internationale.

Le tableau 1 ci-dessous présente des informations sur les exportations de différentes matières premières de la CEMAC sur la période de 2011 à 2013. Le tableau 1 montre effectivement que les exportations des pays de la CEMAC sont dominées par les produits miniers qui sont constitués en grande partie du pétrole. La production pétrolière pour tous les pays de la zone est estimée à 48.9 millions de tonnes soit 12 % de la production africaine. L'essentiel de cette production est réalisé par le Congo (30.5 %), la Guinée équatoriale (28.4 %) et le Gabon (25 %). Le pétrole représente 43.9 % du PIB de la Communauté, 85.7 % de ses exportations totales et 67.1 % des recettes budgétaires [11]. Ces économies sont très dépendantes du secteur pétrolier car le pétrole constitue l'essentiel des exportations, à l'exception de la République centrafricaine. Globalement, les exportations de la CEMAC sont estimées à 54.6 % du PIB et les importations 43.1 % en pourcentage du PIB [12].

TABLEAU 1 – Structuration des exportations des pays de la CEMAC (part dans les exportations totales en pourcentage)

Produits	2011	2012	2013
Pétrole brut et raffiné	72.8	72.1	72.5
Méthanol et autres Gaz	12.9	13.4	13.7
Produits forestiers	3.4	2.9	3.2
Coton	0.6	0.4	0.4
Cacao	1	0,7	0.8
Café	0.3	0.2	0.2
Aluminium	0.4	0.4	0.4
Bétail	1	0,5	0,9
Manganèse	1.9	4.1	1.8
Diamants	0.1	0.1	0.2
Autres exportations	5.7	5.3	5.8

Source : Tableau de bord de BEAC, 2013

3.2 Mise en évidence des effets de la connectivité physique sur les échanges

Les infrastructures de transport et les réseaux des télécommunications sont des variables utilisées pour expliquer la connectivité physique. Ainsi, il est question de décrire leur évolution et d'analyser la corrélation entre ces variables.

La façade maritime joue un rôle important dans l'intégration au commerce international et facilite la croissance et le développement

11. Les informations chiffrées dans ce paragraphe ont été extraites du tableau de bord de la BEAC (2013)
12. BEAC (2013)

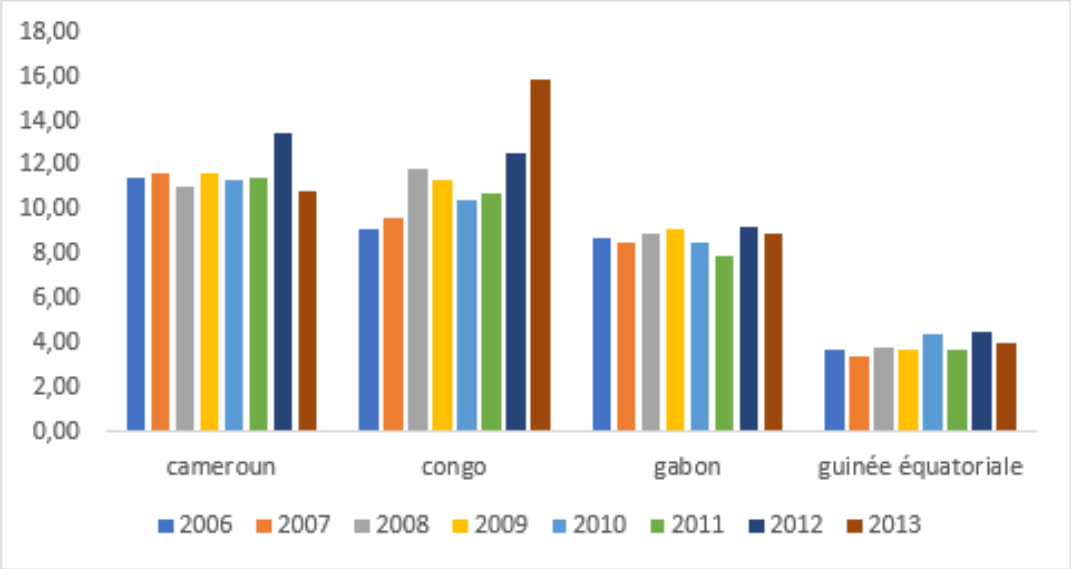
des pays concernés. Cependant, les transports maritimes ont considérablement évolué dans le monde au cours des dix dernières années car 80 % des échanges passent par la voie maritime (CNUCED, 2014).

De nos jours, la description de la connectivité maritime passe par l'analyse de l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers (lsci) de CNUCED étant donné qu'il permet de voir l'économie d'échelle dans les ports. Ainsi, le graphique 1 ci-dessous montre que le Cameroun et le Congo sont les pays les plus connectés dans l'union. Toutefois, en moyenne, le Cameroun peut se classer en première position avec une légère différence sur le Congo.

Dans la zone CEMAC, les voies ferrées ne sont pas interconnectées et elles répondent à des objectifs purement nationaux. Le graphique 2 ci-après représente la proportion moyenne des voies ferroviaires au Cameroun, au Gabon et au Congo.

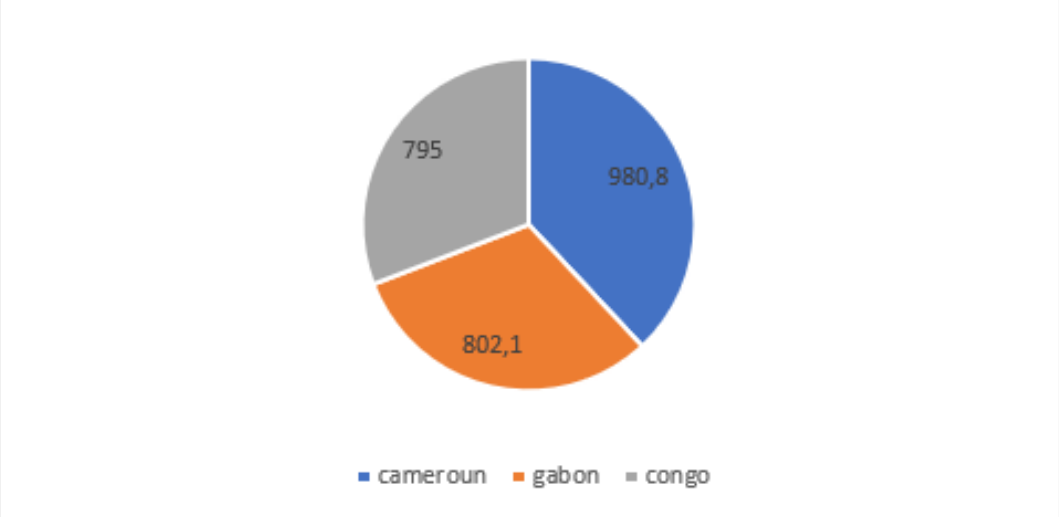
Le chemin de fer concerne présentement trois pays de la sous-région : le Cameroun, le Congo et le Gabon. Sur la période de 2004 à 2013, le Cameroun réalise une moyenne de la voie ferroviaire de 980.8 km ; le Gabon 802.1 km et le Congo 795 km. Ces chiffres démontrent bien que les pays de la CEMAC ne sont pas interconnectés entre eux par la

GRAPHIQUE 1 – Évolution de l'indice de connectivité maritime des pays de la CEMAC



Source : Construction de l'auteur à partir des données de CNUCED (2014)

GRAPHIQUE 2 – Répartition moyenne des voies ferroviaires en zone CEMAC



Source : Construction de l'auteur à partir des données de la Banque Mondiale (2014)

voie ferroviaire, et celles existantes sont en générale un héritage de l'époque coloniale.

En moyenne, le graphique 3 montre que les personnes qui ont accès à l'Internet (pour 100 habitants) représentent une faible proportion dans les différents pays de la CEMAC. Il n'y a que le Gabon et la Guinée Équatoriale qui occupent la meilleure place. Par contre, le développement de la téléphonie fixe a été considérablement freiné par l'expansion de la téléphonie mobile. Ainsi, la proportion des personnes qui ont accès à la téléphonie mobile (pour 100 habitants) est plus élevé que celui de la téléphonie fixe (100 habitants) pour tous les différents pays de la zone (Graphique 3). Au regard de cette analyse, l'Internet et la téléphonie mobile vont être les variables à utiliser pour capter les télécommunications dans la CEMAC.

Certes, les pays de la CEMAC accusent globalement un retard dans le développement des TIC mais les déficiences en matière d'infrastructures électriques restent également une grande préoccupation. La faiblesse d'énergie empêche le développement de ces pays et la réduction de la fracture numérique entre ces pays et le reste du monde. Une telle situation ne peut qu'affecter la compétitivité de ces pays.

En cherchant à établir une corrélation entre les variables [13] : exportations bilatérales (Xij), les pays de la CEMAC (i=1 à 6) et j les principaux partenaires [14], le kilomètre de route bitumée (roadi), le kilomètre des voies ferrées (railsi), le fret aérien (freighti), l'indice de connectivité maritime (lsci_i), le téléphone mobile pour 100 habitants (mobilei) et le taux des personnes ayant accès à l'Internet (interneti) on dégage la matrice de corrélation suivante. La corrélation entre ces différentes variables d'intérêt est établie pour la période d'étude de 2006 à 2013.

La connectivité maritime a une corrélation positive et significative avec les exportations. En effet, le transport maritime est un mode de transport qui permet le transport des marchandises à un tonnage élevé, c'est ce qui explique les économies d'échelle dans le transport maritime. Dans la CEMAC, la présence de port Douala joue un rôle crucial dans la facilitation de manutention de fret maritime des pays enclavés.

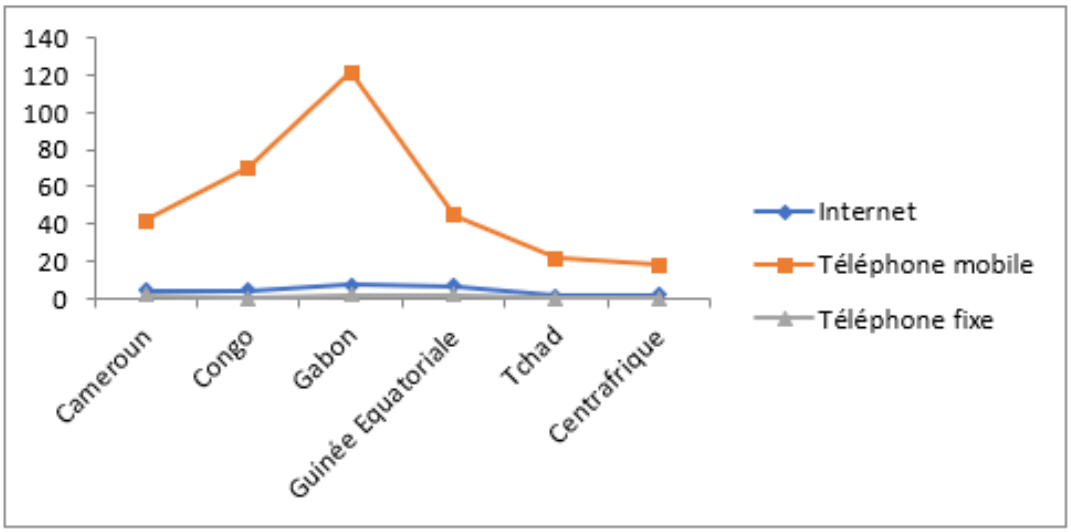
En considérant par exemple les tops 16 africains [15] selon la capacité des ports à assu-

13. Les données sur les flux commerciaux de chaque pays de la CEMAC vers son partenaire proviennent de la base de COMTRADE (WITS). Les données sur les infrastructures de transport sont fournies par la Banque Mondiale et celles concernant les télécommunications découlent du site de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT).

14. Angola, Burundi, Belgique, Benin, Burkina Faso, Bulgarie, Côte d'Ivoire, République Démocratique du Congo, Chine, Allemagne, France, Grande Bretagne, Espagne, Guinée Conakry, Niger, Nigéria, Sénégal, Pays Bas, Corée du Sud, Singapour, Mali, Indonésie, Usa, Portugal, Pologne, Togo, Malaisie, Danemark, Ghana, Suède, Roumanie, Italie, Sao Tomé et Principe, Malte et Luxembourg.

15. Égypte, Afrique du Sud, Kenya, Ghana, Angola, Sénégal, Soudan, Tunisie, Tanzanie, Djibouti, Nigéria, Cameroun, Algérie, Namibie, Mozambique et Lybie.

GRAPHIQUE 3 – Proportion moyenne des personnes qui ont accès aux télécommunications en zone CEMAC



Source : Construction de l'auteur à partir des données de l'UIT

rer la conteneurisation, le Cameroun se positionne en 12ème place. Certes, parmi tous ces pays africains, le Cameroun occupe un classement qui n'est pas meilleur, mais il est tout de même le seul à occuper cette position si on considère tous les pays côtiers de la CEMAC. Ayant un poids de conteneurisation du port qui s'élève à 200254 EVP, les échanges qui en découlent (importation + exportation) sont évalués à 6727 millions US [16]. Le résultat obtenu par la CNUCED (2014) selon lequel, 80 % des échanges commerciaux passent par la voie maritime est alors conforté. La voie maritime est essentielle à l'accès au marché international car elle permet les échanges commerciaux à travers le transport de conteneurs.

Le fret aérien a une corrélation négative et significative avec les exportations. La faible proportion de la connectivité aérienne des pays de la CEMAC dans le trafic s'explique dans une large mesure par l'état de ses infrastructures qui s'avèrent obsolètes ou insuffisantes. De plus, étant donné qu'il y a insuffisance des compagnies domestiques, l'éloignement par rapport au marché d'approvisionnement international et la rareté des lignes oblige les compagnies à faire de nombreux détours, ce qui peut avoir pour conséquence le renchérissement des prix.

Les voies ferrées ont également une corrélation négative et significative avec les exportations des pays de la CEMAC. Un tel résultat peut démontrer que ces pays ne sont pas interconnectés entre eux par la voie ferroviaire, et que celles qui existent sont en général, un héritage colonial. Les quelques lignes ferroviaires sont à l'intérieur de certains pays (Congo, Gabon et Cameroun) et sur des kilomètres très faibles. La mauvaise qualité des infrastructures ferroviaires affecte le commerce en accroissant les coûts de transport et les délais de livraison. Par exemple, sur le corridor Douala-N'Djamena pour une distance de 1830Km, il faut 12-15 jours pour arriver à la destination (Tervaninthorn et Raballand, 2009).

Le réseau routier a une corrélation positive et significative avec les exportations. L'analyse de Shepherd et Wilson (2006) qui montre que l'infrastructure routière est d'une importance cruciale pour le commerce intra régional semble être vérifiée. Le fret routier reste le mode de transport dominant dans les couloirs commerciaux surtout pour les pays enclavés de cette sous-région.

Les variables d'infrastructures de télécommunication considérée dans notre modèle empirique ont des effets positifs et non significa-

16. Rapport sur le Développement Africain (2010)

TABLEAU 2 – Matrice de corrélation

	Xij	Roadi	freighti	lsci_i	railsi	interneti	mobilei
Xij	1						
Roadi	0.0056	1					
	(0.0868)						
Freighti	-0.1314	-0.1135	1				
	(0.0007)	(0.0000)					
lsci_i	0.3594	-0.0014	0.0201	1			
	(0.0000)	(0.9439)	(0.4555)				
Railsi	-0.1003	-0.5177	-0.233	-0.0091	1		
	(0.0052)	(0.0000)	(0.0000)	(0.7526)			
interneti	0.1071	0.7395	-0.2588	0.0423	-0.3531	1	
	(0.9010)	(0.0000)	(0.0000)	(0.0386)	(0.0000)		
Mobilei	0.1384	0.703	0.1169	0.0463	-0.5018	0.7947	1
	(0.7436)	(0.0000)	(0.0000)	(0.0237)	(0.0000)	(0.0000)	

Source : Construction de l'auteur

tifs sur le commerc de la CEMAC. Ainsi, elles ne constituent pas un déterminant de leurs échanges.

Théoriquement, les forces d'attraction et de répulsion dans les échanges internationaux sont formalisées à l'aide du modèle de gravité. Inspiré de la loi de Newton, son utilisation pour décrire les échanges internationaux entre pays ou régions remonte aux travaux pionniers de Tinbergen (1962) [17] ; Pöyhönen (1963) ; Linnemann (1966) et Aitken (1973). L'application du modèle de gravité dans le domaine du commerce a fait l'objet de nombreuses critiques à cause du manque de ses fondements théoriques. Ainsi, avec les derniers développements du modèle d'Anderson et Wincoop (2003) le modèle trouve ses fondements théoriques et on parle du modèle de gravité augmenté. Dans la pratique, ce modèle présente un grand avantage car il est relativement flexible et permet l'introduction de nombreuses variables (écart des structures de spécialisation, écart des niveaux de développement, etc.).

En essayant de confronter les analyses statistiques précédentes au résultat d'estimation du modèle de gravité avec l'approche de Pseudo Maximum de Vraisemblance de la Loi de Poisson (PPML), on obtient les résultats suivants.

À part, les variables d'intérêt, les autres variables ajoutées dans ce tableau sont des variables de contrôle. Il s'agit de : logarithme de la distance relative entre le pays i et le pays j (ln $distwces_{ij}$) ; logarithme du produit intérieur brut du pays i à la période t (ln pib_{it}) ; logarithme du produit intérieur brut du pays j à la période t (ln pib_{jt}) ; logarithme de la population du pays i à la période t (ln pop_{it}) et logarithme de la population du pays j à la période t (ln pop_{jt}).

Les données bilatérales géographiques et culturelles sont fournies par le Centre d'Études Prospectives et d'Informations Internationales (CEPII). Il s'agit de : distance (distwcesij), partage de langue commune (langij) et colonisateur commun (ccolij). Il im-

17. Jan Tinbergen dans Shaping the World Economy (1962)

TABLEAU 3 – Résultats des estimations économétriques

VARIABLES	PPML
ldistwcesij	-0.902***
	(0.197)
lpibj	0.448*
	(3.875)
lpibi	0.546***
	(0.0671)
lpopi	0.498***
	(0.0973)
lpopj	4.816
	(3.644)
lfreighti	-1.586*
	(2.018)
lrailsi	-51.91*
	(37.37)
lroadi	1.573*
	(2.159)
llsci_i	0.393**
	(1.702)
lmobilei	0.632
	(1.844)
linterneti	2.589
	(3.393)
ccolij	0.101
	(0.335)
langij	0.317*
	(0.183)
Constant	275.5
	(208.2)
Effet année	Oui
Effet pair	Oui
Observations	534
R-squared	0.63

Écarts types entre parenthèses
*** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$
Source : Estimation de l'auteur

porte de rappeler que la distance [18] constitue un coût important aux échanges car elle apparaît comme une barrière. Les informations sur la population (pop) et le pib sont extraites de la base de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED). Nous verrons concrètement l'implication de ces différents variables dans la section suivante.

4 Conclusion : implications de politique économique et recommandations

L'article proposé a permis de déterminer les effets de la connectivité physique sur les échanges commerciaux des pays de la CEMAC. D'une part, nous avons démontré les effets de la connectivité par les infrastructures de transport sur les échanges commerciaux et, d'autre part, nous avons mis en évidence les effets de la connectivité par les télécommunications sur le commerce international.

Les résultats issus de l'analyse empirique montrent deux effets distincts de la connectivité physique sur les échanges commerciaux des pays de la CEMAC. D'une part, la connectivité par les infrastructures de transport a un effet positif et négatif sur les échanges par contre, la connectivité par les télécommunications n'influence pas les échanges de la CEMAC. En effet, les infrastructures maritimes et routières ont des effets positifs et significatifs sur les exportations et les infrastructures aériennes et ferroviaires ont des effets négatifs.

Eu égard à tous ces résultats, les pays de la CEMAC doivent rechercher à renforcer davantage leur connectivité maritime étant donné que la littoralisation est un baromètre du commerce international. De plus, ils doivent mettre l'accent sur l'expansion de leurs infrastructures aéroportuaires pour une efficacité de la connectivité aérienne. Les aéroports constituent un élément clé de la chaîne de valeur. À cet effet, il est alors important de se doter d'aéroports équipés et avec des capacités d'accueil très importantes à l'image des aéroports de dernière génération construits à Dubaï et de façon générale dans les pays émergents. De plus, il est nécessaire de faire en sorte que les transports aériens internationaux soient sûrs, réguliers, efficaces et économiques.

Certes, ces infrastructures jouent un grand rôle dans les échanges internationaux mais le développement des infrastructures terrestres (rails et routes) est crucial pour désenclaver les pays de la sous-région et contribuer ainsi à renforcer l'intégration physique. Le développement des infrastructures contribue par ailleurs au renforcement et à l'approfondissement de l'intégration régionale. C'est dans un tel contexte que l'UA-NEPAD a conçu le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA) et le projet « Connecter l'Afrique ». Une meilleure infrastructure, facilite en effet, la connexion entre les pays. Elle stimule l'intégration des secteurs productifs car elle rapproche des espaces économiques et réduit les coûts de transport. L'insuffisance des infrastructures physiques aggrave les contraintes de l'intégration de la sous-région CEMAC en isolant les économies les unes des autres. Pour cela, les pays de la CEMAC doivent encourager également le partenariat public-privé (PPP) car il constitue un mode de financement intéressant pour relever le défi des infrastructures en Afrique. Ils doivent suivre l'exemple des pays tels que l'Afrique du Sud, la Côte d'Ivoire et le Sénégal. La réussite de cette politique ne peut passer que par la coordination des actions afin de mettre en œuvre les projets d'infrastructures susceptibles d'être financés sous ce mode. Cette coordination des actions n'est possible que par la mise en place des institutions capables de privilégier les intérêts communautaires.

Au terme de cette analyse, il en ressort qu'une grande connectivité physique entre les pays de la CEMAC serait bénéfique car elle leur permet d'intégrer facilement le commerce international. Mais il faut souligner que les difficultés liées aux données statistiques n'ont pas permis de faire une analyse plus poussée de la connectivité aérienne, ce qui fait que des études futures peuvent encore s'y intéresser.

18. Généralement, il existe trois (3) sortes de distance : la distance à vol d'oiseau, la distance réelle et la distance réelle ajustée. La distance à vol d'oiseau prend en compte la distance d'arc entre les deux capitales des pays considérés pour approximer la distance qui sépare les partenaires commerciaux. La distance réelle par contre, concerne la voie réelle utilisée pour transporter les marchandises (terrestre et maritime). La distance réelle ajustée prend en compte d'autres facteurs telles que la qualité des infrastructures ou le cout de transport.

Bibliographie

Aitken, N. D. (1973). The effect of the eec and efta on european trade : A temporal cross-section analysis. *The American Economic Review*, 881–892.

Anderson, J. E. and D. Marcouiller (2002). Insecurity and the pattern of trade : An empirical investigation. *The Review of Economics and Statistics 84(2)*, 342–52.

Anderson, J. E. and E. Van Wincoop (2003). Gravity with gravitas : A solution to the border puzzle. *American Economic Association 93(1)*, 170–192.

Artus, P. (2001). La nouvelle économie. *La Découverte*.

Arvis, J. F. and B. Shepherd (2011). The air connectivity index : measuring integration in the global air transport network. *World Bank Policy Research Working Paper Series*.

Bakos, Y., H. C. J. Lucas, W. Oh, G. Simon, S. Viswanathan, and B. Weber (2005). The impact of electronic commerce on competition in the retail brokerage. *Industry Information Systems Research*.

Baldwin, R. (2006). The euro's trade effects. *European Central Bank, Working Paper Series 594*.

Banomyong, R. (2012). Redifining institutional connectivity in southeast asia : a case study of logistics related policies. *Transiter, Colloque International, Paris*.

Banque mondiale (2008). Rising food prices : Policy options and world bank response. *Washington*.

Bernhofen, M. D., Z. El-Sahli, and R. Kneller (2013). Estimating the effects of the container revolution on world trade. *Working Paper Series n^o 4136*.

Braconier, H. and M. Pisu (2013). Road connectivity and the border effect : Evidence from europe. *OECD Economics Department Working Papers n^o1073*.

CNUCED (2014). Le développement de systèmes de transport durables et résilients dans l'optique des nouveaux enjeux. *Genève*, 19p.

Combes, P. P., T. Mayer, and J. F. Thisse (2006). Économie géographique : l'intégration des régions et des nations. *Economica*, 397p.

De Benedictis, L. and D. Taglioni (2011). The gravity model in international trade. *in : L. De Benedictis et L. Salvatici, (Eds.), The Trade Impact of European Union Preferential Policies : An Analysis Through Gravity Models», Springer*, 55–90.

De Oliveira, G. F. and N. Peridy (2015). L'impact des coûts a l'échange sur le commerce des pays mena : le rôle des coûts directs et indirects liés au transport maritime. *Région et Développement 41*.

Estache, A. (2010). Infrastructure finance in developing countries : An overview. *European Investment Bank Papers 15(2)*, 60–88.

Feenstra, R. C. (2004). Advanced international trade : Theory and evidence. *Princeton University Press, Princeton, New Jersey*.

Freudenberg, M., G. Gaulier, and D. Ünal Kesenci (1998). La régionalisation du commerce international : une évaluation par les intensités relatives bilatérales. *CEPII, Document de travail n^o98-05*, 5.

Fugazza, M., J. Hoffmann, and R. Razafinombana (2013). Building a dataset for bilateral maritime connectivity. *UN*.

Head, K. and T. Mayer (2014). Gravity equations : Workhorse, toolkit, and cookbook. *Handbook of International Economics. eds. Gopinath, Helpman, Rogoff, Elsevier 4*.

Hildegunn, K. N. (2006). Les délais comme obstacle aux échanges commerciaux : conséquences pour les pays à faible revenu. *Revue économique de l'OCDE n^0 42, 2006/1*.

Hoffmann, J. (2012). Corridors of the sea : An investigation into liner shipping connectivity. *Les Corridors de Transport*, 263.

Hummels, D. and S. George (2013). Time as a trade barrier. *American Economic Review*, 2939–2959.

Krugman, P. (1991). Increasing return and economic geographic. *Journal of Political Economy 99*(33), 483–499.

Krugman, P. (1994). Complex landscapes in economic geography. *American Economic Review 84*(2), 412–16.

Limao, N. and A. J. Venables (2000). Geographical disadvantage, and transport costs. *Policy Research Working Paper Series 2257, The World Bank*.

Linnemann, H. (1966). An econometric study of international trade flows. *Amsterdam : North-Holland Publishing Company 234*.

Portugal-Perez, A. and J. S. Wilson. Export performance and trade facilitation reform : hard and soft infrastructure. *World Development 40*(7), 1295–1307.

Prager, J. C. and J. F. Thisse (2009). Les enjeux géographiques du développement economique. *Agence Française de Développement*.

Pöyhönen, P. (1963). A tentative model for the volume of trade between countries. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 93–100.

Ramli, M. K. R. and N. W. Ismail. Role of infrastructures in explaining trade costs in asean-5. *Engineering Economics 25*(2), 119–129.

Santos Silva, J. and S. Tenreyro (2006). The log of gravity. *The Review of Economics and Statistics 361-65*, 88.

Shepherd, B. and J. S. Wilson (2006). Road infrastructure in europe and central asia : Does network quality affect trade ? *Policy Research Working Paper Series 4104, The World Bank*.

Teravaninthorn, S. and G. Raballand (2009). Transport prices and costs in africa : a review of the main international corridors. *World Bank*.

Tinbergen, J. (1962). Shaping the world economy : Suggestions for an international economic policy.

Trotignon, J. (2009). Are the new trading blocs building or stumbling blocks ? a gravity model using panel data. *Groupe d'Analyse et de Théorie Économique (GATE) Working Paper 09-33*.

DIASPORAS CAMEROUNAISES ET SENEGALAISES : QUELLES CONTRIBUTIONS AU DEVELOPPEMENT LOCAL ?

Christian RIM*

**Juriste et Spécialiste des questions migratoires*

Résumé

Si les contributions des diasporas sénégalaises et camerounaises sont significatives, leurs impacts à long terme apparaissent durablement inefficaces dans le développement. L'absence de politiques migratoires qui favoriseraient la mise en place de mécanismes stratégiques et structurels apparaît comme un frein dans la perspective d'une véritable mobilisation. Ces constats et les conditions qui en découlent, analysés dans cette étude, sont à notre sens, une solution ouvrant la perspective d'une meilleure gouvernance du secteur migration et développement, à l'échelle de ces espaces nationaux et au niveau sub étatique. Cette étude se veut un plaidoyer adressé aux Etats, dans l'optique de la mise en place de politiques publiques cohérentes, participatives et inclusives, en matière de migrations, seules capables d'articuler de façon pérenne, le développement local au sein des contrées d'origine identifiées.

Mots-clés : diaspora, développement local, transferts, migration

Table des matières

1 Introduction 36
2 Etat des lieux 37
3 Migrants et acteurs locaux quelles synergies pour maximiser l'apport au développement ? 46
4 Conclusion et recommandations 49
Bibliographie 51

1 Introduction

Une **migration humaine** est un déplacement du lieu de vie d'individus. Ce phénomène est alors probablement aussi ancien que l'humanité. Le migrant [1] occupe donc une place angulaire et stratégique au centre d'enjeux multiformes. Dans un contexte de mondialisation croissante, les migrants sont devenus des acteurs majeurs du développement de leurs contrées d'origine. Leur présence dans différentes sphères mondiales de l'économie et du pouvoir, leur permet de bénéficier d'une position éminemment unique. Les statistiques montrent que les très grandes vagues migratoires ont récemment diminué, au profit d'une tendance à l'immigration choisie. Celle-ci est favorable à l'exode des cerveaux et compétences des pays pauvres, au détriment de ces derniers. Les caractéristiques du phénomène migratoire actuel sont liées à la diversification des pays de provenance et de destination des migrants, ainsi qu'aux formes prises par la migration (Catherine Wihtol de Wenden, 2009). L'argent injecté dans les pays d'origine en provenance des pays d'accueil serait au moins égal, si ce n'est très supérieur à la quantité d'aides financières apportée par les pays dits « riches » aux pays plus pauvres. Les démographes considèrent que les migrations seront une variable d'ajustement importante d'ici 2050. Cette échéance correspond à la période à laquelle 2 ou 3 milliards d'individus supplémentaires sont attendus sur la planète, alors que les effets des modifications climatiques se feront probablement déjà sentir et que certaines zones ne pourront plus nourrir une population supplémentaire [2].

L'accroissement des migrations a été particulièrement important au début du $21^{ème}$. Cette situation suscite la survenue de nombreux défis de gouvernance à différents niveaux, au sein des pays de départ, de transit et de destination finale. La diaspora africaine contemporaine actuellement établie dans les pays de l'Union Européenne représente une population d'environ 3,3 millions d'individus (Rapport PNUD, 2008). Un million d'entre eux sont originaires d'Afrique au Sud du Sahara, à laquelle appartient le Sénégal et le Cameroun, que nous avons identifiés comme références dans le cadre de la présente étude.

Au vu du potentiel considérable en ressources humaines et financières qu'elle représente, la diaspora apparaît comme le plus grand atout à l'extérieur du continent. Il conviendrait donc de structurer les initiatives multiformes des migrants, en vue d'assurer une meilleure capitalisation et un réel impact sur le développement des pays d'origine. Cet accompagnement devant se traduire par la mise en place de meilleurs cadres stratégiques et structurels, de façon à tirer le meilleur parti de ces liens. Ceux-ci prennent la forme d'obligations, d'engagements, d'activités et d'actions diverses. En pratique, ils se manifestent par les transferts d'argent, d'idées, d'informations, de connaissances, de compétences et de savoir-faire, au bénéfice des pays d'origine. Ces liens se traduisent également, par la promotion des dialogues de paix, le soutien de processus de reconstruction postérieurs aux conflits et l'aide à l'implantation d'entreprises locales ou encore de projets de développement bénévoles. Didier DROGBA en est une parfaite illustration en Côte d'Ivoire [3], notamment à travers son rôle de médiateur dans le conflit qui a secoué ce pays.

La promotion de projets privés de micro développement ; tels la construction d'hôpitaux et d'écoles ou les dons d'argent, matériaux et équipement, sont des actions visibles de leurs initiatives. Les activités de la diaspora

1. Un **migrant** est une personne qui se déplace entre son pays et des pays étrangers, ou qui rentre dans son pays depuis l'étranger. Les raisons de la migration peuvent être diverses. Selon l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), les migrations ont toujours existé dans l'histoire humaine.

2. Les facteurs démographiques, climatiques ou autres vont irrémédiablement favoriser de vastes mouvements migratoires de personnes à la recherche de zones plus propices, créant de nombreux déséquilibres ou réajustements entre régions de départs et d'installations.

3. Le footballeur Didier DROGBA en tant que membre de la diaspora a affiché sa détermination « à apporter » sa pierre au processus de paix en Côte d'Ivoire ; Didier DROGBA s'est exprimé devant la presse le 20 Septembre 2011 à Londres aux côtés de Charles KONAN BANNY, le patron de la Commission, Dialogue, Vérité et Réconciliation (CDVR)

africaine promeuvent des liens forts sur le plan du commerce et des entreprises, et ce, dans les divers secteurs sociaux et politiques, entre pays d'adoption et pays d'origine. A tel point que, se référant aux projets initiés par la diaspora, les organisations internationales, les gouvernements et les principaux organismes chargés du développement, utilisent le terme de « quatrième axe stratégique d'aide au développement » (Rapport PNUD, 2008). Cela est justifié par l'apport des migrants à la question essentielle du développement au sein des pays de départ. A titre d'exemple, au Mali, comme au Maroc, les interventions des migrants représentent trois (3) fois l'aide publique au développement. Pour le cas précis du Mali, en 2003, la totalité des transferts de fonds vers ce pays était estimé à 120 milliards de FCFA, soit environ 183 millions d'euros. En 2007, selon une étude de la Banque Africaine de Développement, les envois formels s'élevaient à près de 300 milliards de FCFA, soit environ 456 millions d'euros, soit 11% du PIB et 79% de l'aide au développement (BAD, 2007).

Ces données nous permettent de mieux appréhender la volonté croissante des gouvernements africains, qui reconnaissent l'importance du rôle de leurs citoyens résidant à l'étranger. Ces gouvernements tendent à intégrer les initiatives de leurs diasporas dans les perspectives de développement durable à l'échelle nationale et locale. Toutefois, si la compréhension croissante et les bénéfices des initiatives de la diaspora sont reconnus, l'un des plus grands défis consiste à intégrer la question migratoire dans les systèmes de gouvernance, à travers la planification et les politiques de développement des pays africains.

En considérant que l'investissement productif est un facteur de croissance et de développement et que le niveau de mobilisation de la diaspora est en deçà des attentes, les questions qui se posent sont les suivantes :

— Quelles sont les contraintes à l'entreprenariat des migrants camerounais et sénégalais ?

— Comment maximiser la part de l'investissement productif dans l'utilisation des fonds transférés ?

— Quelles sont les stratégies pour le faire ?

Nous allons tour à tour dresser un état des lieux au cours duquel nous identifierons les diasporas observées. Nous pourrons dès lors analyser la nature de leurs contributions, afin d'interroger ensuite les divers mécanismes d'interactions entre migrants et acteurs locaux, en faveur du développement de leurs contrées d'origine. Enfin à la suite de l'identification des goulots d'étranglement, nous proposerons des recommandations aux diverses parties prenantes.

2 Etat des lieux

2.1 Diaspora : approche notionnelle

La notion de diaspora nécessite dans un premier temps de cerner les rationalités liées à son usage croissant dans le champ des sciences sociales, d'autant que ce concept possède une histoire complexe. La plupart des auteurs rappellent l'origine grecque du terme et son emploi séculaire associé à l'histoire juive. En effet, le concept de diaspora, à vocation désormais « universalisante » (Médam, 1993), réfère à un modèle : celui de la diaspora juive, véritable paradigme « constitué » en raison du critère de l'ancienneté. L'ancrage au monde juif sur le plan sémantique doit-il nous induire à tenir compte de cette origine lexicale pour comprendre les logiques diasporiques des groupes non-juifs ? Est-il pertinent d'évoquer un modèle archétypal à partir duquel seront développés des critères constitutifs du fait diasporique ? Ainsi, A. Médam précise que si ce concept ne réfère plus à un cas de figure unique, il y a dans la judaïcité en exil quelque noyau de sens qu'il conviendrait de saisir avant de retourner à la variabilité des « dispersions dans le monde ». Bien qu'il a été longtemps réservé aux Juifs pour désigner leur dispersion après la destruction du Temple, Y. Lacoste (1989) précise qu'il n'y a pas de raison logique ou étymologique pour que ce mot soit absolument réservé à l'histoire des Juifs et qu'il peut s'employer pour désigner les situations d'autres peuples qui ont essaimé dans un espace multinational, et dont les départs sont souvent associés à des

désastres (guerres, génocides, persécutions). Enfin, beaucoup constatent l'emploi souvent abusif ou diffus du terme, pour nommer « avec effet de style » tout phénomène migratoire. De même, comme le précisait W. Safran (1988), les « communautés diasporiques » sont de plus en plus utilisées comme métaphores pour désigner pêle-mêle les catégories d'expatriés, d'exilés, de réfugiés, d'étrangers, d'immigrés et même de groupes ethno-raciaux minoritaires. Beaucoup enfin s'accordent pour reconnaître la difficulté d'une définition « qui réussisse à tracer une ligne nette entre migration et diaspora, entre minorité et diaspora » (Chaliand & Rageau, 1991). Mais comme le mentionnait R. Fossaert (1989), les diasporas n'ont pas de formule éternelle et leur mérite théorique réside dans leur plasticité ne favorisant pas « l'invention d'une histoire univoque ». Récemment, dans un texte intitulé « l'art de vivre en diaspora », le même auteur précisait que le principal générateur des diasporas nouvelles n'est pas l'exubérance démographique mais bien la mondialisation « du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes », droit non réduit au « bâti d'un État-nation exclusiviste ».

Toutes ces questions suscitent actuellement un âpre débat à travers la pluralité des configurations que ce concept recouvre. L'on évoque même l'existence de diasporas scientifiques à travers une migration singulière : « la fuite des cerveaux », et qui donne lieu à des réflexions sur la pertinence de la notion, à des tentatives de dresser des typologies. Il s'agit alors de repérer les critères de distinction entre les « vraies diasporas » et les autres.

La définition du concept de diaspora telle qu'elle ressort du glossaire de l'OIM, semble plus adaptée aux questionnements liés à notre sujet, et sera celle retenue dans le cadre de cette étude. Dans ce sens, elle se définit comme : « un état de dispersion d'un peuple ou d'un groupe ethnique à travers le monde. La notion de diaspora est fréquemment utilisée dans le but de revendiquer une identité commune malgré la dispersion du groupe » (OIM N^0 9, 2007). Dans sa stratégie de mobilisation de la diaspora, le Conseil exécutif de l'Union Africaine considère que la diaspora africaine est constituée par « les personnes d'origine africaine, vivant hors du continent africain, qui sont désireuses de contribuer à son développement, et à la construction de l'Union africaine, quelles que soient leur citoyenneté et leur nationalité [4] ». Dans le même ordre d'idée, « une population d'expatriés devient une « diaspora », lorsqu'elle devient une communauté dont les membres communiquent les uns avec les autres, ont construit et institutionnalisé une autonomie collective, et partagent des objectifs et des activités données » (BAD, 2007).

2.2 Diasporas camerounaises et sénégalaises en nature et en chiffres

2.2.1 Des chiffres peu représentatifs

Le manque de données suffisantes et actualisées ne permet de déterminer ni leur nombre exact, ni leur structure par catégories professionnelles.

Un recensement exhaustif et une analyse démographique des migrants africains vivant hors de leurs frontières, semblent difficilement envisageables ; l'une des raisons, et pas des moindres reposant sur la situation d'irrégulier, à laquelle nombre de migrants sont assujettis, bien qu'entre 1990 et 2000, la population diasporique issue d'Afrique ait été dûment recensée (Rapport BAD). Il ressort de ce rapport que près de 13% des africains subsahariens qui ont émigré vers les pays de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) étaient qualifiés. Ces migrants venant d'Afrique sont des professionnels hautement qualifiés, qui ont pu renforcer leur expertise en poursuivant des études supérieures.

En 2008, le Sénégal dispose d'une population d'émigrés [5] extrêmement importante ; évaluée entre 2,5 et 3 millions d'habitants. (Interviews de l'Association Co-

4. CONSEIL EXECUTIF Vingtième session ordinaire 23 –27 janvier 2012 Addis-Abeba (Ethiopie)

5. L'**émigré** est celui qui a quitté l'endroit où il se trouvait pour un autre endroit, un autre État, afin de s'y installer durablement. Le substantif « émigrant » a un sens légèrement différent ; l'émigrant en effet est celui qui quitte l'endroit où il se trouve au moment où il le fait.

Développement.org au Ministère des Sénégalais de l'extérieur et du tourisme, 2008). Aucune des statistiques disponibles ne fait référence aux migrants en situation irrégulière, d'origine Sénégalaise et Camerounaise, vivant dans les pays de l'OCDE. En outre ces statistiques n'incorporent pas, les ressortissants de ces pays qui ont pris la nationalité du pays qui les accueille. Ces différents manques ont pour répercussion les difficultés que l'on rencontre à établir avec précision le nombre réel de migrants, ainsi qu'à organiser une mobilisation efficiente de leurs ressources, en faveur des pays d'origine.

Dans le cas des camerounais vivants en Allemagne, aux 14414 citoyens camerounais officiellement enregistrés en 2005 viennent s'ajouter 1601 personnes qui ont acquis la nationalité allemande entre 1980 et 2005 (GTZ, 2007). Si l'on part d'un nombre de naturalisations constant par rapport à 2005 (354), il y a lieu de supposer que 700 camerounais de plus ont acquis la nationalité allemande au cours des années 2006 – 2007(Rapport d'étude, GTZ, 2007).

A travers ces chiffres, l'on peut aisément se faire une idée du nombre de ressortissants africains. Ceux-là même qui, parce qu'ils ont acquis une nationalité étrangère, se trouvent exclus de leur nationalité d'origine. La question du refus d'adopter et d'appliquer la double nationalité par nombre de pays émetteurs, au rang desquels figurent le Cameroun et le Sénégal, peut trouver là tout son sens et sa pertinence. En tout état de cause, en la réfutant, ces pays rejettent par un tel choix, nombre de ressources potentiellement utiles et capitalisables dans l'optique du développement local. Le lien de nationalité permet d'entretenir la flamme de la motivation par un attachement identitaire ou par un devoir de loyauté, comme le précisent certains d'entre eux. D'autre part, l'auto-organisation de certains migrants qualifiés en associations rassemble des ressortissants installés dans différents pays et permet des transferts de leurs compétences acquises au cours de leurs trajectoires migratoires, vers les pays d'origines. Cela crée ainsi de façon collective, des liens de divers types avec le « référent-origine », selon l'expression de Dufoix (2003).

2.2.2 Une diaspora d'élite

La structure de la migration sénégalaise, à l'instar de celle du Cameroun, se distingue par son caractère élitiste. Parmi les émigrants sénégalais, 24.1% était titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur en 2000 (Ministère des Sénégalais de l'extérieur et du tourisme, 2008). Entre 1997 et 2001, les émigrants sénégalais étaient 45,9% à être actifs avant leur départ et 29% étaient à la recherche d'un emploi (ANSD, 2004). A priori, ils étaient près de 67,9% à migrer à la recherche d'un meilleur ou d'un nouvel emploi. Cette forme de migration a également touché les travailleurs qualifiés qui sont estimés à 24,1 % du stock d'émigrés en 2000 (Dia, 2006). En 2000, 17,7% de la population ayant un diplôme de l'enseignement supérieur a émigré (Docquier et Marfouk, 2005). 51% des médecins sénégalais et 27% des infirmières ont émigré sur la période 1995-2005, principalement en France (Clemens et Pettersson, 2007).

Les références sus évoquées remettent en cause toute velléité de réduire l'image du migrant africain, sénégalais en particulier, à celle d'un jeune chômeur rural à la recherche d'un eldorado. Sous ces formes nouvelles, l'émigration sénégalaise concerne en plus du migrant ordinaire, les individus disposant d'un haut niveau d'étude, d'une expérience professionnelle et venant des milieux urbains (Dakar, Thiès, Saint-Louis etc.). Cette observation est davantage renforcée dans le cas du Cameroun, où le nombre d'expatriés camerounais travaillant dans les Pays de l'OCDE était estimé en 2005 à 57600 ; sur ce total 42% étaient hautement qualifiés (DUMONT/Lemaître 2005). La nature de l'émigration de travailleurs qualifiés camerounais et sénégalais, pose la question de la «fuite des cerveaux »[6] . Plus encore, elle questionne les compétences des pays sus visés, quant à leur capacité à pouvoir valoriser et retenir durable-

6. La **fuite des cerveaux** (terminologie en sociologie), exode des **cerveaux** (Québec) ou **fuite** du capital humain (terminologie en économie), désigne de façon populaire les flux migratoires de scientifiques, de chercheurs ou plus généralement de personnes à haut niveau de qualification qui s'installent à l'étranger.

ment sur place leurs ressources multiformes. L'amorce d'une telle solution et l'explication d'un tel phénomène doivent être appréhendées en établissant une relation de causalité entre la précarité économique, la crise du système universitaire, la dégradation des conditions socio-économiques de travail, les grèves répétées et le nombre croissant de départs des scientifiques (Dia, 2005). Il s'agit d'interroger les décideurs politiques et tous les acteurs sociaux sur les mécanismes à mettre en œuvre, pour maximiser les profits sur ces importantes ressources, à défaut de pouvoir les retenir sur place dans les pays concernés.

L'émergence d'une économie du savoir, contribue à la grande mobilité des personnes hautement qualifiées ; il nous apparaît évident que la configuration du monde contemporain qui se caractérise par une nouvelle division internationale du travail ne peut qu'être favorable aux échanges mondiaux (Frindlay ,1996) et (Salt ,1992).

En 2000, 17,2% de la population camerounaise ayant un niveau d'enseignement supérieur a émigré. Ces personnes représentaient 49,5% des émigrants camerounais (Docquier et Marfouk, 2005). D'après les statistiques de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), en 2005, on dénombre 57 050 migrants internationaux camerounais dans les pays occidentaux, dont 42,3% s'avèrent hautement qualifiés. Ce phénomène touche particulièrement les médecins et les universitaires. Entre 1995 et 2005, 46% des médecins et 19% des infirmiers camerounais ont émigré dans 9 pays développés (Clemens et Pettersson, 2007). D'après l'ordre des médecins, 4 200 médecins camerounais, en majorité des spécialistes, exercent à l'étranger. Sur place, il en reste seulement 800, soit 1 médecin pour 10 000 à 20 000 habitants dans les villes, et 1 pour 40 000 à 50 000 dans les zones rurales (Pigeaud, 2007).

Les données de l'OCDE de 2005, montrent que le nombre total de travailleurs migrants de nationalité camerounaise dans les pays de l'OCDE s'élève à 14 511 personnes, dont 6 219 femmes. Les principaux secteurs d'activités de ces migrants sont la santé, les affaires, la distribution, l'industrie, l'éducation et l'hôtellerie.

2.3 L'apport des diasporas camerounaise et sénégalaise au développement

A travers leurs tendances, les données statistiques relevées attestent au moins d'une chose : les diasporas camerounaise et sénégalaise sont constituées de groupes de personnes dont le cursus académique a été sanctionné par un diplôme de l'enseignement supérieur. Les données issues de l'enquête sur les transferts de fonds des migrants au Sénégal (2012) nous indique que 79% des migrants sénégalais ont au plus le niveau secondaire et 15 % un niveau supérieur ; la problématique qui en découle reste la même. Elle se pose en termes de mise en place de stratégies pour mobiliser les importantes ressources des diasporas toutes catégories confondues, en faveur des territoires dont elles sont issues.
Les communautés diasporiques camerounaises, mues par un profond attachement à leurs terroirs, continuent à participer à la vie de leurs communautés d'origine, ce de diverses manières.

2.3.1 A Travers les Transferts de fonds

Les transferts de fonds des migrants sont généralement définis comme des transferts personnels, sans contrepartie, non marchands (Chami et al. 2008). Selon De Bruyn et Wets (2006), les envois de fonds sont devenus la deuxième source de financement externe pour

TABLEAU 1 – Etudiants camerounais dans l'enseignement supérieur à l'étranger

Pays	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
France	3279	3315	3563	4612	4963	5043	5387
Allemagne	3628	4141	4464	4896	5332	5393	-
Italie	665	745	679	897	1041	1364	1405
Etats-Unis	834	754	967	1171	1216	1425	168
Autres Pays	1224	1302	1640	1787	1153	1870	1540

Source : UNECSCO, 2008

les pays en développement après les investissements directs étrangers et avant l'aide publique au développement.

La migration et les transferts de fonds qui lui sont associés, sont des phénomènes anciens. Ils ont connu un regain d'intérêt ces dernières années, non seulement à cause de l'importance des sommes en jeu, mais aussi à cause de leur impact éventuel sur les communautés d'origine des migrants. Les transferts de fonds constitueraient le principal canal par lequel la migration impacte le développement de ces communautés (Gubert, 2005 ; Adams, 2011). Ces transferts représentent l'un des liens les plus tangibles entre les migrations et le développement. Ils constituent une source importante de financement dans de nombreux pays africains. Ils atteignent près de 30% du PIB au Lesotho et plus de 10% au Cap-Vert, au Sénégal et au Togo et dépassant les recettes touristiques au Maroc et celles tirées du Canal de Suez en Égypte (Dilip Ratha, 2007). Les envois de fonds sont caractérisés par une relative stabilité et peuvent être anticycliques, car les parents et les amis envoient souvent davantage en cas de crise ou de catastrophe (Mohapatra, Joseph et Ratha, 2009). A titre d'exemple, le rôle des transferts de fonds face aux chocs adverses a été encore plus manifeste en 2012, au Mali, année où les investissements directs étrangers ont reculé par suite des troubles politiques. Ces transferts de fonds se sont accrus, en toute probabilité sous l'effet de l'accroissement des efforts déployés par les migrants maliens, pour venir en aide à leur famille durant la crise. Les Maliens de l'extérieur ont transféré plus de 800 millions de francs CFA (1 300 000 euros environ) pour soutenir l'effort de guerre et les compatriotes déplacés [7]. Si l'évolution du montant des transferts reste notable, les questions suivantes restent posées : comment ces fonds sont-ils dépensés ou utilisés par les différents récipiendaires ? Sont-ils orientés vers la consommation ou encore utilisés pour financer les investissements en capital physique et/ou en capital humain dans les régions d'origine des migrants ?

Les envois de fonds jouent un rôle important pour réduire l'ampleur de la pauvreté. Ces ressources permettent aux ménages de diversifier leurs sources de revenus, tout en leur fournissant l'épargne et le capital dont ils ont cruellement besoin pour investir. Les répercussions sont également visibles à travers l'augmentation de l'investissement que les ménages consacrent à l'éducation ; mais aussi aux entreprises et à la santé, secteurs qui ont tous un rendement social élevé. « La manne financière envoyée par les Maliens de la diaspora est à 80% utilisée pour les budgets des familles (nourriture, santé, éducation, habitat familial, aides pour les évènements sociaux).

- 15% sont investis dans les projets de développement communautaire (écoles, centres de santé, hydraulique villageoise et semi urbaine, pistes rurales, coopératives d'approvisionnement, etc.)
- 5% sont réservés à l'investissement productif » (Seydou KEITA, 2013).

Depuis 2001, les transferts de fonds des camerounais vers leur pays d'origine ont considérablement augmenté. La multiplication des compagnies financières spécialisées dans les transferts de fonds au Cameroun est un indicateur certain. Si la multitude des canaux rend impossible l'évaluation du montant réel de ces transferts. Pour la période 2000-2008, on remarque une augmentation du montant approximatif des transferts effectués de l'étranger chaque année par les Camerounais. Le montant estimé à 11 millions de dollars US en 2000, à 103 millions en 2004 et 167 millions en 2008, représente 0,8% du PIB en 2008 (Banque mondiale, 2009) cf Graphique 1.

Contrairement au Mali, où les fonds de migrants sont investis pour la réalisation de projets d'ordre social ou communautaire [8]

7. REUNION THEMATIQUE Genève, 11 septembre 2013 Migration du travail et diasporas par Seydou KEITA Conseiller Technique Ministère des Maliens de l'Extérieur et de l'Intégration Africaine Tél : +223 76 38 92 55 seydml@yahoo.fr

8. L'organisation de la diaspora malienne et les divers liens qu'elle entretient avec les collectivités territoriales décentralisées (CTD) et les organisations communautaires de base (OCB) lui permet de contribuer au développement local, en collaboration avec les dites structures de façon inclusive et pérenne.

(exemple de la ville de Kayes) ; les fonds transférés par les migrants camerounais à leur famille servent généralement aux besoins de consommation (soins médicaux, éducation, nutrition). Une infime partie de ces fonds est investie dans des projets individuels.

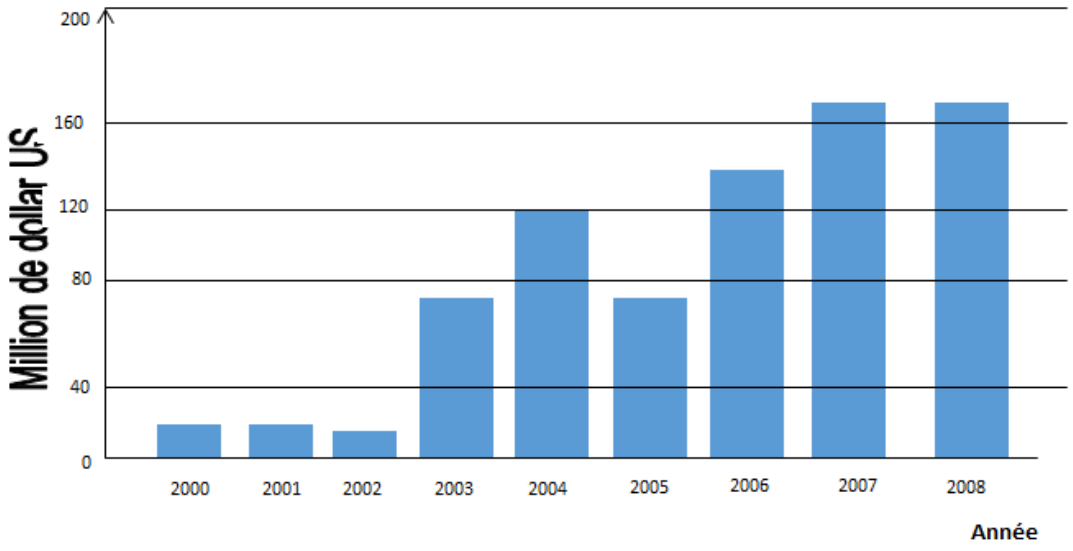
De la même manière l'argent envoyé par les émigrés sénégalais est, au fil des années, une manne financière importante. Selon les données locales, les transferts rapides formels se sont élevés à près de 544 milliards de FCFA (soit 832 millions d'euros) pour l'année 2007 (BCEAO, 2008), et ceci sans compter les mouvements financiers informels qui seraient identiques voire plus importants que les transferts officiels.

En 2005, les transferts de fonds représentaient 9,1% du PIB ; 10,3% en 2006 et 12,7% en 2007, mais cet argent est en général destiné à la consommation des ménages et à l'immobilier. Le montant réel des transferts de fonds, s'avère toujours difficile à évaluer, les réseaux informels étant tout aussi utilisés que ceux dits formels.

La vraie question réside dans l'estimation des transferts de fonds informels qui ne sont en rien traçables. Ainsi, des différences peuvent apparaître entre les données locales et internationales quant à l'évaluation des transferts pris de façon globale. Les transferts de fonds des émigrants sénégalais en direction du Sénégal s'élevaient à 233 millions de dollars US en 2000 et 1 192 millions de dollars US en 2007, soit 10,7% du PIB (Banque mondiale, 2008). On estime qu'en 2002 les montants des transferts de fonds représentent une fois et demie l'aide au développement. En effet, alors que l'Aide Publique au Développement (APD) diminuait entre 1997 et 2002 de 240 à 208 milliards FCFA, le volume des transferts de fonds augmentait de 16 milliards à 169 milliards au cours de la même période. Le volume de ces transferts était passé de 6,6 % à 81,3 % par rapport à l'APD (MSE, 2006).

Mais les résultats de l'enquête sur les transferts de fonds des émigrés sénégalais réalisée en 2012 montrent que le montant des transferts s'établit à environ 936 milliards de FCFA, ce qui est supérieur respectivement à quatre fois le montant des Investissements Directs Etrangers (IDE) et près de deux fois le montant de l'APD. Des entretiens ont été réalisés par le Bureau de l'OIM à Dakar auprès de personnes ressources de certaines banques et structures financières dans la région de Dakar. De ceux-ci, il ressort que près de 50% des envois finiraient dans la consommation courante, contre 25% pour l'épargne de précaution, 20% pour

GRAPHIQUE 1 – Transferts de fonds des émigrants de nationalité camérounaise, 2000-2008 (en millions de dollars US)



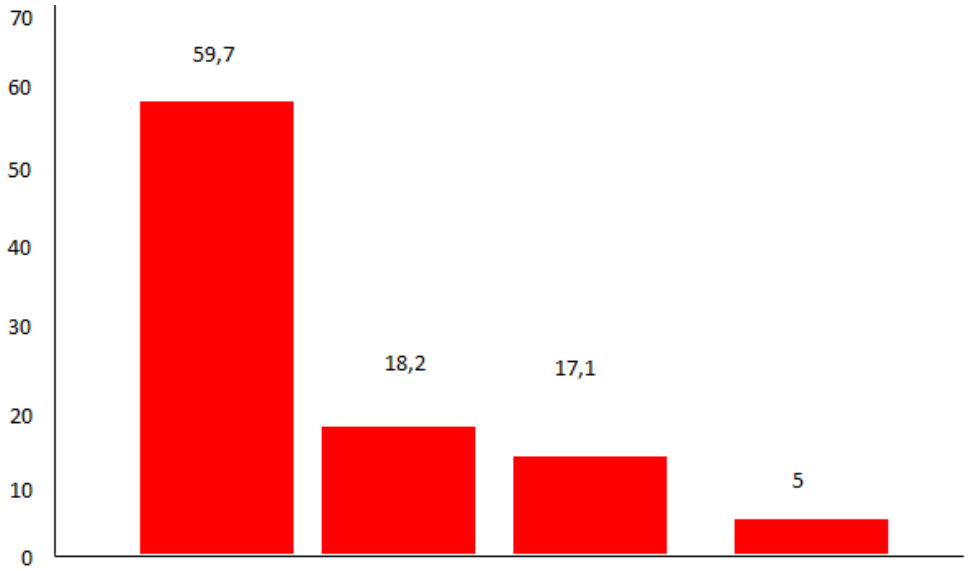
Source : Banque Mondiale (2008)

l'investissement immobilier et seulement moins de 5% pour l'investissement productif (OIM, 2007).

En 2007, selon une étude de la Banque Africaine de Développement, les envois formels s'élevaient à près de 300 milliards de FCFA, soit environ 456 millions d'euros pour le Sénégal. Selon les données issues de l'enquête sur les transferts des migrants sénégalais en 2013, il ressort que 94% de ces transferts empruntent les voies formelles et 6% les voies informelles (voir Graphique 3).
Selon la Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (2013), les envois de fonds formels sont estimés à 77 % des transferts passant par les banques et les sociétés de Transfert de fonds. Les envois de fonds informels d'après la nouvelle méthodologie de calcul, sont estimés à 41 % des envois de fonds formels.

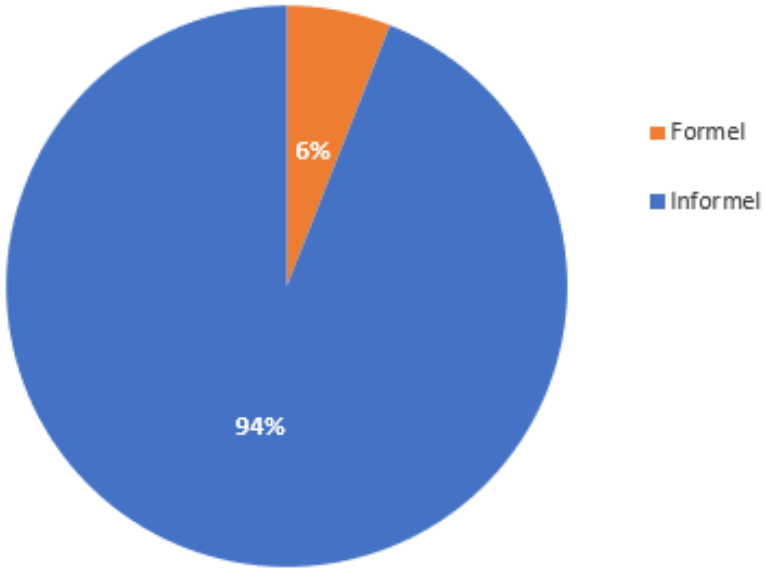
Les transferts d'argent financent donc prioritairement les besoins sociaux ponctuels des familles récipiendaires et le taux affecté aux investissements reste résiduel (Chami et al, 2008). Du fait de l'affectation qui en est faite, de nombreux auteurs ont une vision pessimiste de l'utilisation des transferts de fonds par les ménages récipiendaires et par conséquent de son impact sur le développe-

GRAPHIQUE 2 – Part des transferts selon l'utilisation faite



Source : Enquête sur les transferts des migrants au Sénégal 2012

GRAPHIQUE 3 – Les canaux et moyens de transferts d'argent des migrants



Source : Enquête sur les transferts des migrants au Sénégal 2012

ment (De Haas, 2007). Selon De Haas, le scepticisme exprimé sur la question viendrait de l'idée selon laquelle ces fonds sont rarement investis dans les entreprises productives, comme c'est le cas du Sénégal et du Cameroun. Ceux-ci étant au contraire orientés soit vers la consommation, soit vers les investissements non productifs.

Une étude a conclu que les revenus des transferts demeurent largement utilisés dans les dépenses quotidiennes des ménages et par conséquent n'ont aucun impact significatif sur le développement (Banque Européenne d'Investissement, 2006). Cette orientation des transferts, pose donc l'équation de leur efficacité à court, moyen et long terme, c'est-à-dire de leur impact durable sur l'amélioration des conditions de vie des principaux bénéficiaires. Dès lors, s'ils ne peuvent être productifs, comment les destinataires peuvent-ils s'émanciper de la dépendance à ces transferts ? Comment maximiser la part de l'investissement productif dans l'utilisation des fonds transférés ?
En attendant de résoudre cette question de fond, examinons les autres formes d'intervention de la diaspora.

2.3.2 Les transferts de technologies et de compétence

Les actions et activités ciblant directement ou indirectement le Sénégal peuvent être situées dans trois grands secteurs identifiés par Assogba (2002). Il s'agit du secteur du développement local, des affaires et celui des sciences et de la technologie (S&T).

Plus spécifiquement, les migrants sénégalais qualifiés mènent des actions socioéconomiques, scientifiques dans des secteurs comme la formation professionnelle, les publications, la diversification des filières de formation etc. De fait, pour certains migrants sénégalais hautement qualifiés, les programmes tels que le TOKTEN [9] et PAIDS [10] ont concouru à la création d'un cadre d'interrelations propice à l'intervention aux dynamiques de développement scientifique et socio-économique du Sénégal. En effet, dans un espace géographique mondialisé et maillé en réseaux, les ressources humaines en sciences sont reconnues comme essentiellement libres et flottantes à travers le monde. L'on admet donc qu'il faut consacrer des efforts afin de les capter et de territorialiser leurs effets bénéfiques (politiques de coopération, attraction d'étrangers, collaboration avec la diaspora...) (Waast, 2003 : 4). Les migrants hautement qualifiés sont donc des viviers potentiels, pour leurs pays d'origine, qui pourraient à travers leur mobilisation, constituer une masse critique d'experts et de scientifiques au profit des dits pays. Le Sénégal bénéficie du programme TOKTEN du PNUD depuis 2001 qui permet d'appuyer des universités, des entreprises, des ONG en mobilisant des sénégalais hautement qualifiés vivant à l'étranger.

Les migrants camerounais s'engagent en faveur de leur pays d'origine tant à titre individuel que collectif et fournissent des contributions de transferts pour soutenir les infrastructures sociales. Cela est notable, dans les domaines de l'éducation, de la formation, de la santé et des sciences. Leurs engagements au Cameroun, s'illustrent à travers des actions dans des associations, mais aussi de façon informelle par l'intermédiaire d'individus ou de petits groupes. Souvent, les activités soutenues se concentrent sur l'ancien cadre de vie laissé par le migrant au Cameroun. Elle peut être initiée en faveur de l'école qu'il a fréquentée, de sa communauté villageoise, ou de sa région d'origine. Bien qu'il s'agisse souvent d'initiatives individuelles, se limitant au niveau de l'organisation communautaire de base ; ces activités, considérées dans leur ensemble, sont autant d'actions qui favorisent une meilleure éducation et le développement des capacités des enfants et des jeunes, en particulier dans les zones rurales (GTZ, 2007).

Un ingénieur en électricité d'origine camerounaise basé à Karlsruhe (RFA), a par exemple encouragé la formation de clubs technologiques avec différentes orientations pratiques dans une école de Bafoussam au Cameroun. En option chimie, les élèves apprennent

9. Transfer Of Knowledge Through Expatriate Nationals (Transfert des Connaissances à travers les Nationaux Expatriés) dont le but est de faire bénéficier les pays en voie de développement des compétences de leurs cadres installés à l'étranger.

10. Programme d'Appui aux Initiatives de Solidarité pour le Développement.

à fabriquer du savon ; en option physique, ils construisent des radios à transistors. L'initiateur du projet prend en charge les coûts du matériel et forme les enseignants. L'objectif est d'encourager, à l'aide de ce modèle, l'orientation pratique de l'enseignement scolaire et la préparation des élèves à une activité professionnelle (GTZ, 2007), (Stark, O. et J. E. Taylor, 2007). L'initiative la plus récente du gouvernement camerounais concernant la diaspora baptisée FODIAS (Forum de la Diaspora) tenu en 2017, vise à mobiliser les ressources de la diaspora dans le cadre du développement local. De même, une initiative du ministère du Commerce a rassemblé en 2010 à Yaoundé, les membres de la diaspora sous le label forum économique de la diaspora, pour débattre sur les possibilités et les opportunités d'investissement au Cameroun. Le Ministère de la Recherche Scientifique et de l'Innovation, est quant à lui initiateur et promoteur des Journées d'Excellence de la Recherche Scientifique et de l'Innovation du Cameroun (JERSIC). Les JERSIC organisées tous les deux ans, sont des manifestations qui permettent de faciliter l'épanouissement de la synergie entre les scientifiques de la diaspora avec leurs confrères restés au pays. A l'occasion de ces journées, les chercheurs et scientifiques exposent les résultats de leurs recherches et participent aux conférences et débats. La dernière édition des JERSIC s'est tenue en 2011. Cette initiative tend également à mobiliser la participation des camerounais vivants à l'étranger, pour la modernisation du secteur de l'enseignement supérieur. Il s'agit d'utiliser pour cela, l'énorme potentiel offert par plus d'une centaine d'enseignants universitaires camerounais travaillant en Allemagne ainsi que par de nombreux titulaires de doctorat et de professionnels hautement qualifiés originaires du Cameroun, car il faut le repréciser, la diaspora camerounaise brille par sa riche diversité et son caractère élitiste (confère Tableau 2).

La présence de la diaspora africaine dans les mégapoles politiquement hyper puissantes, telles que Londres, Paris, Berlin, New York et Washington, décisives en termes de choix politiques mondiaux, est stratégiquement très significative (Rapport PNUD, 2008). Pourtant comparée à l'Asie, l'Afrique, du fait des carences institutionnelles qui plombent les stratégies de mobilisation mises en place jusque-là, est loin d'avoir pleinement exploité ou encouragé les vastes potentialités de sa diaspora à l'étranger.

TABLEAU 2 – Principaux domaines d'études des universitaires camerounais à l'étranger en 2008

Domaines d'études	Effectif
Art	289
Santé	229
Ingénierie	210
Education	119
Services	53
Inconnu	41
Agriculture	39
Total	2157

Source : OCDE 2008

A titre comparatif, les familles de la diaspora chinoise représentent 75% des investissements étrangers en Chine, souligne Emmanuel Ma Mung, responsable du laboratoire Migrinter du CNRS et de l'université de Poitiers, auteur de La Diaspora chinoise, géographie d'une migration (Editions Ophrys).

Cette diaspora a en tout cas, toujours selon cet auteur, acquis un poids économique sans précédent. Grâce à la puissance de ses actifs, elle contrôle 60 à 70% des PIB indonésien, thaïlandais et malaisien, 68% du chiffre d'affaires des 250 plus grandes sociétés des Philippines, et dégage des richesses supérieures de 15% à celles produites en Chine même. Cette diaspora constitue un atout considérable dans la mondialisation : des millions de Chinois de l'extérieur investissent de façon productive dans leur pays d'origine. Pour revenir à la situation qui prévaut dans les pays de notre étude, des initiatives isolées et sectorielles venant des pouvoirs publics, attestent de l'intérêt croissant qu'ils cultivent pour leurs diasporas. Néanmoins, la formulation de po-

litiques migratoires nationales prévues dans ce contexte pour une meilleure gestion des défis et enjeux de la migration, n'a pas encore beaucoup avancé.
Le diagnostic institutionnel établi fait état de nombreux déficits :

- - Absence d'un document de politique nationale intégrée en matière de migration permettant de prendre en charge, de manière cohérente, inclusive et durable, l'ensemble des questions et problèmes de migration.
- Faible collaboration entre les institutions intervenant dans le domaine des migrations.
- - Absence de coordination efficace entre les services ayant des missions complémentaires ; les acteurs institutionnels, PRC, Ministère des relations extérieures, Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation, DGSN, Ministère de l'Economie et de la Planification, pour ce qui est du Cameroun, n'opèrent guère de façon structurée, et cohérente.
- Faibles ressources matérielles et financières des institutions chargées des questions de migration/développement.
- Insuffisance de personnel qualifié, dans les questions migratoires.
- Caractère parfois lacunaire des textes juridiques en matière de migration au Sénégal comme au Cameroun.
- - Déficit/insuffisance des statistiques migratoires fiables et à jour, qui reste un fait notable dans les deux pays, même si dans le cas du Cameroun le fait est plus avéré.

De la même façon, les entités à l'échelle des communes (Conseils municipaux, administrations, services déconcentrés), détiennent des connaissances insuffisantes sur les dynamiques migratoires. Il n'existe ni données ni analyses différenciées sur le sujet. Les municipalités à quelques exceptions près, ne disposent donc d'aucune base fiable pour prioriser et ajuster leurs besoins de développement locaux, sur la base de plans de développement communaux intégrant les questions migratoires. Ces constats vont générer une interrogation qui se situe à deux niveaux.

Elle porte sur les capacités réelles des institutions nationales et locales de ces deux pays, en matière de maximisation des gains de natures diverses apportés par les diasporas. Elle concerne également l'optimisation de leurs usages pour la construction des territoires concernés, ou encore la prise en charge efficace et durable des diverses dynamiques et contraintes liées à la gouvernance migratoire. Autrement dit, les carences structurelles actuelles ne permettent pas d'exploiter de façon efficiente les opportunités liées aux migrations. Elles affectent également une meilleure appréhension des enjeux et défis liés à cette question, et donc, la possibilité de répondre aux contraintes associées à la gestion des effets des migrations internationales, aux doubles échelles nationales et subétatiques.

L'argumentation est en fait de l'ordre du plaidoyer. Il s'agit de convaincre les Etats et les institutions internationales des atouts décisifs que possèdent les gouvernements locaux, comme « niveau de pouvoir le plus proche des citoyens ; dans ce sens, ils restent les seuls, les mieux à même de connaître leurs besoins » (ICMD, 2011), et d'y répondre favorablement à court terme, en les associant aux divers processus décisionnels. Les exemples de communes identifiables dans les deux territoires n'étant pas légions, nous allons tout de même pointer et analyser le type de relation vertueuse que pourrait entretenir migrants et acteurs locaux dans la perspective du développement local.

3 Migrants et acteurs locaux quelles synergies pour maximiser l'apport au développement ?

Il est habituel de se référer au développement local, comme étant un processus de diversification et d'enrichissement des activités socio-économiques, à l'échelle d'un territoire sous-national. Avec la mobilisation des acteurs et des réseaux, y compris ceux de la

diaspora, à travers la coordination des ressources matérielles et immatérielles, le développement local peut être un processus d'innovation. Il peut également se comprendre comme un processus de transgression, entrepris par différents acteurs et parties prenantes.

Il conviendra, dans un premier temps, de cerner les contours de cette notion. Ensuite d'en mesurer la portée, sous le prisme des interactions avec les migrations, et leurs effets. Cela, va se faire, en explorant les forces et limites actuelles, observées dans le cadre des apports des communautés diasporiques camerounaises et sénégalaises au développement de leurs contrées d'origine.

3.1 Approche notionnelle : Qu'est-ce que le développement local ?

« Le développement local est une démarche globale de mise en mouvement et en synergie, des acteurs locaux, pour la mise en valeur des ressources humaines et matérielles d'un territoire donné, en relation négociée avec les centres de décisions des ensembles économiques, sociaux et politiques dans lesquels ils s'intègrent. » (P. Houée, 1996, p.213).

Il peut également s'entendre sous l'angle de méthodes et procédés, ou en termes de stratégies de diversification et d'enrichissement des activités sur un territoire donné, à partir de la mobilisation de ses ressources (naturelles, humaines et économiques) et de ses énergies, s'opposant aux stratégies centralisées d'aménagement du territoire (G. Benko, 2001).

Le développement local est une action et le résultat de cette action. Le développement local se réfère à des notions **d'intégration et de participation** de manière à encourager la constitution de réseaux par une conception intégrée et globale. La stratégie consiste à adopter une vision cohérente et partagée, qui permette d'organiser des choix et de sensibiliser les populations visées.

Le développement local devrait ainsi être entendu comme un processus en mesure de stimuler, construire et renforcer les dynamiques locales, en permettant une amélioration substantielle du niveau de vie. Ainsi, le développement local va au-delà de l'idée de la croissance économique. Afin d'adopter une approche du développement durable en associant des dimensions économiques, socioculturelles, et environnementales, qui sont essentielles au niveau de l'efficacité et de la durée du développement. Ce phénomène implique une coordination entre **les politiques locales, nationales et internationales**, en s'appuyant sur les capacités d'une grande diversité d'acteurs et en recherchant des solidarités et des implications au niveau local. Le développement local apporte une réponse aussi bien à la mondialisation croissante, qu'au développement des territoires centralisés ; c'est dire si la décentralisation est une chance, et une opportunité non seulement dans le cadre du développement local, mais aussi de la démocratie participative.

3.2 Place et rôle des migrants dans le développement local

Les **migrants** peuvent jouer un rôle significatif dans le processus du développement local par le biais de leur mobilisation dans des projets locaux ou par l'affirmation de leurs identités qui s'articulent avec les politiques de développement local.

Ils ont la capacité de tenir un rôle de « passerelles humaines entre leurs territoires de provenance et leurs territoires de destination » (ICMD, août 2011).

Dans le cas du Sénégal, on note plus d'une centaine de partenariats avec les collectivités locales françaises. Cela illustre bien l'importance que revêt cette forme de relation, entre les pays d'origine des migrants et les pays d'installation. En effet, la coopération décentralisée signe une forme nouvelle de mise en relation entre les peuples et s'inscrit dans le processus d'appui aux initiatives de développement local de la société civile. Ces dernières sont encouragées par les grands organismes de développement comme le Programme des Nations unies pour le Développement (PNUD).

Cependant, les enjeux liés à la coopération sont multiples : quels types de projets à réaliser et avec quels outils méthodologiques efficaces ? Comment créer des espaces de ren-

contres pour identifier et mobiliser les acteurs aptes à concevoir, à réaliser et à pérenniser les projets de développement ? Comment réussir une bonne collaboration entre les différents acteurs à différentes échelles géographiques ?
Les études sur l'immigration des ressortissants du bassin du fleuve Sénégal ont montré que les premiers immigrés sénégalais arrivés en France dès le début des années 1960, s'étaient entendus pour réaliser des projets. Dans le même temps, on observe une évolution des formes de regroupement des migrants. D'ailleurs, ces regroupements ont accru les impacts des actions des migrants (Abdoul Hameth, 2007). En effet, à partir de 1981, une modification de la loi portant création des associations permet aux étrangers résidant en France de fonder leurs propres associations. Ce nouveau statut des associations rend possible une collaboration formelle entre les migrants et des structures d'animation, de formation et de développement dans les pays d'accueil.
De nouveaux segments de société civile spécifique, constitués par les migrants, vont voir le jour. Dès lors, à travers un type de gouvernance basée sur la participation, ils vont influencer positivement les projets collectifs locaux des collectivités territoriales décentralisées (CTD) de leurs pays d'origine, à travers leurs réseaux internationaux ainsi constitués. L'on va donc enregistrer quelques percées timides, du point de vue d'actions conjointes, entre communes du Nord et du Sud, avec à la base les bonnes disponibilités et la participation active des migrants.
Parmi les coopérations décentralisées les plus dynamiques en France, on peut citer celles entre la région Nord-Pas-de-Calais et les régions de Saint-Louis du Sénégal et de Kayes au Mali, entre la ville de Lille et la commune de Saint-Louis (Sénégal). L'on peut également évoquer celle, plus récente, entre les villes de Bangangté au Cameroun, de Saint-Etienne et de Touchay en France, qui instaure un partenariat durable pour la Mairie de Bangangté et l'Université des Montagnes (UDM) prévoyant une coopération universitaire avec les université de St-Etienne en France ; cet accord reste à ce jour un point d'action de développement concret de la diaspora camerounaise de France. A noter que d'autres accords toujours sous l'initiative de la diaspora ont été établis dans la filière biomédicale en faveur d'étudiants camerounais en année de diplomation d'ingénieur (source : mairie de Bangangté).
La coopération décentralisée n'est pas l'apanage des grosses collectivités, dotées d'un service de relations internationales comme la région Nord-Pas-De-Calais. Des communes de taille moyenne comme Hérouville-Saint- Clair (Calvados) avec moins de 40 000 habitants coopèrent depuis 1985 avec la communauté rurale d'Agnam (Sénégal) dont la population ne dépasse guère 35 000 habitants. Les migrants à travers la coopération décentralisée aident les élus des collectivités territoriales au Nord et au Sud à développer des échanges de proximité pour faire face à des problèmes de santé, d'éducation des enfants, de gestion urbaine, d'assainissement, de démocratie et de développement local, de préservation des ressources naturelles etc... Il convient de relever que si ces exemples sont indicateurs de l'importance du rôle que peuvent jouer les migrants dans le cadre de la coopération décentralisée, ils ne sont néanmoins pas légions et restent marginaux. Fait notable, les facteurs liés à une telle rareté tiennent surtout du politique et d'une culture du développement vu sous le prisme des migrations vertueuses à parfaire.
Pourtant dans un tel contexte, caractérisé par une mondialisation croissante, les autorités locales à la faveur des mécanismes que leur offre la décentralisation, et n'ayant pas les moyens pour conduire les politiques à elles seules, gagneraient à associer les migrants. A ceux-ci devraient se joindre les autres acteurs de la société civile [11], qui leur apporteraient en échange leur forme d'expertise, leurs ressources, leur légitimité, et leurs valeurs. Toutefois l'absence criarde de cadres stratégiques et structurels dédiés aux questions migratoires à l'échelle des pays comme le Cameroun et le Sénégal, et au niveau de leurs gouvernements

11. Le développement local associe donc bien au-delà des membres de la diaspora, d'autres parties prenantes (Associations, ONG, ENE) qui chacune en ce qui la concerne, doit enrichir cette dynamique interactive.

non centraux est à décrier. L'absence d'espace de rencontres entre les migrants et nombre d'acteurs locaux, au rang desquels figurent les autorités locales de ces pays, montre du peu d'intérêt ou de l'ignorance de l'atout maître qu'est le migrant en matière de coopération décentralisée et de développement local tout court.

Pourtant, cela a été souligné plus haut, les migrants restent des acteurs et des médiateurs de politiques coopératives du développement local. Ils sont d'excellents communicateurs en mesure de dialoguer avec les autorités, dans les territoires d'origines et de destinations. Ils peuvent ouvrir ainsi la voie à la coopération décentralisée, pour apporter des idées et des réseaux, et pour entreprendre des initiatives de développement. Ils peuvent également contribuer à la croissance économique, à la solidarité sociale et au renforcement du multiculturalisme en tant que dépositaire des valeurs d'ici, et de là-bas. A travers les migrants, les collectivités territoriales, ou gouvernements non centraux, peuvent saisir de nombreuses occasions et opportunités leur permettant d'assurer un meilleur développement de leurs espaces territoriaux. Cela pourrait même participer à imposer leur présence sur la scène internationale.

4 Conclusion et recommandations

L'avènement des formes nouvelles de solidarité, comme la coopération décentralisée permet d'agir localement au plus près des populations, d'encourager la participation de tous les acteurs, de sensibiliser à la diversité culturelle et de tendre vers des échanges réciproquement avantageux entre les nations. Dans ce cadre, à l'avant-garde de la mondialisation, parachutés aux premières lignes de l'effervescence des grands centres mondiaux de décision politique et économique, particulièrement ouverts à l'innovation et à la solidarité internationale, les migrants constituent, en fait, les intervenants stratégiquement les plus importants dans les domaines de l'émigration et du développement. Leur implication dans les discussions politiques est donc essentielle. La diaspora ne doit pas être considérée seulement comme une source de financement, mais comme un partenaire au développement. Elle constitue aujourd'hui à travers la planète, un faisceau de forces capable d'influencer les orientations et les tendances de ce XXIème siècle au niveau mondial (rapport PNUD 2008).

Les initiatives prises par les gouvernements du Cameroun et du Sénégal, attestent d'une volonté politique accrue en vue de mobiliser la diaspora. Cependant, nous pensons que la maximisation des profits à tirer de cette frange importante de la population, passe par un certain nombre de préalables :

- La mise en place effective de politiques migratoires inclusives cohérentes et pérennes.
- Le renforcement des capacités des autorités locales [12], et de leurs partenaires locaux sur la gestion des questions migratoires et de ses effets.
- La reconnaissance de la double nationalité peut resserrer les relations entre les diasporas et leur pays d'origine.
- Les migrants et leurs associations commencent à faire entendre leur voix dans le cadre de la coopération décentralisée mais ils restent encore très marginalisés. Ils ont donc besoin d'être reconnus et inclus aux diverses initiatives prises dans le cadre du développement de leurs contrées d'origine.
- Les espaces de rencontres entre migrants et conseillers régionaux et municipaux doivent être initiés et multipliés. Il s'agit en même temps de promouvoir la coopération parmi les communautés migrantes et les gouvernements locaux pour le développement local.
- Les compétences des migrants dans le domaine de la conception et du finan-

12. Voir projet intégral sur la mobilisation des collectivités territoriales décentralisées pour relever les défis migratoires au Cameroun, projet initié par le **Réseau International sur les Migrations** https ://www.facebook.com/R%C3%A9seau-International-sur-les-Migrations-444735575555678/

cement des projets de développement local doivent être reconnues.

- Les migrants pratiquent une double appartenance territoriale entre pays d'origine et pays d'accueil, ils jouissent d'une longue expérience de mise en relation et ont une connaissance réelle des territoires et des besoins locaux des populations du Sud. En considérant les associations de migrants comme des acteurs à part entière de la coopération, les responsables des collectivités territoriales du Nord et du Sud feraient évoluer les outils méthodologiques de la coopération au développement.
- L'encouragement des transferts de fonds par des canaux officiels, notamment bancaires, afin de développer le secteur financier et de transformer ces ressources en crédits pour des projets d'investissements. Cela permettra un accès aux financements internationaux avec des coûts relativement bas. Ainsi que l'établissement d'un climat favorable pour accueillir les investissements des migrants en proposant des politiques fiscales incitatives et attractives.
- Compte tenu du nombre croissant de professionnels camerounais et sénégalais hautement qualifiés travaillant actuellement dans des universités, des entreprises, des institutions publiques et des organisations de la société civile au sein des pays de l'OCDE, un important potentiel de coopération existe au niveau de l'enseignement et de la formation, ainsi que des échanges scientifiques dans le domaine des sciences et de l'enseignement supérieur.
- Il importe de mettre en place des stratégies, permettant d'orienter les transferts de fonds des migrants vers des investissements productifs, dans la mesure où 95% des fonds transférés sont consacrés aux dépenses courantes (alimentation, santé et éducation) ; ceci serait une solution dans le cadre de la lutte contre l'émigration clandestine.
- Améliorer les conditions d'investissement dans les régions à travers l'accélération du processus de décentralisation, afin de permettre aux émigrés d'investir dans ces zones.
- Sensibilisation du parlement à la contribution la création de richesse des migrants, à travers les bureaux économiques des ambassades.

Appliquées avec diligence, ces mesures peuvent être un parfait modèle de promotion du développement local et par la même occasion, de lutte contre l'émigration clandestine, fléau qui touche des dizaines de milliers d'africains.

Il est essentiel de garder à l'esprit que les migrations restent le plus grand défi du 21ème siècle.

Bibliographie

BA, A. H. (2008). Acteurs et territoires du sahel : Rôles des mises en relation dans la recomposition des territoires. *Lyon, Editions ENS-LSH*, 260.

Banque mondiale (2011). Migration and remittances factbook 2011.

Benko, G. (2001). Lexique de géographie économique. *Armand Colin*.

Chami, R., C. Fullenkamp, and S. Jahjah (2003). Are immigrant remittance flows a source of capital for development ? *International Monetary Fund, Washington, DC IMF working paper 03/189*.

Clemens, M. and G. Pettersson (2007). New data on african health professionals abroad. *Center for Global Development Working Paper No. 95, Washington D.C,.*

Cornuau, F. and X. Dunezat (2008). L'immigration en france : concepts, contours et politiques.

de Développement, B. A. (2008). Les transferts des fonds des migrants, un enjeu de développement.

De Haas, H. (2006). Engaging diasporas : How governments and development agencies can support diaspora involvement. *the Development of Origin countries, International Migration Institute*.

De Haas, H. (2007). Remittances, migration and social development : A conceptual review of literature. *Social Policy and Development Program Paper N^o34*.

De Wenden, C. W. (2009). La globalisation humaine. *PUF*.

Dilip, R. and S. Mohapatra (2011). Preliminary estimates of diaspora savings. *Migration and Development Brief 14 (Washington, World Bank)*.

Docquier, F. and A. Marfouk (2005). International migration by educational attainment (1990-2000). *Release 1.1*.

Doucet, C. and L. Favreau (2006). Les diasporas ouest africaines, agents de développement ? *Série Comparaisons Internationales*, n^o30.

Economie et humanisme (1999). Dossier développement local et développement humain. *Lyon 350*.

Fleischer, A. (2006). Family, obligations, and migration : The role of kinship in cameroon. *Rostock : MPIDR Working Paper Nr. 2006-047*.

Houée, P. (1996). Les politiques de développement rural, 2ème édition. *INRA/Economica*, 213.

KEITA, S. (2013). Diaspora malienne et développement : contributions, contraintes et stratégies. *Global forum on migration and development*.

LANFIA, D. Politiques migratoires au sénégal. *Ministère de l'économie, des Finances et du Plan DDCH/DGPPE*.

Lentz, C. (2003). Afrikaner in frankfurt – migration, netzwerke, identitätspolitik. *Sociologus*.

MEKA'A, C. B. (2015). Transferts de fonds des migrants et dépenses des ménages : Application au cas du cameroun. *Région et développement n^o41*.

Ministère de l'économie et des finances ; IRDES (Institut pour le développement économique et social) (2013). Etude sur les transferts de fonds des migrants sénégalais, rapport de l'enquête internationale.

OCDE (2008). Base de données de l'ocde sur les migrations internationales.

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (2003). Les tendances des migrations internationales.

Organisation internationale pour les migrations (2004). Glossaire de la migration. *Droit international de la migration n^o9*.

Organisation internationale pour les migrations (OIM) (2009a). Migration au cameroun, profil national 2009.

Organisation internationale pour les migrations (OIM) (2009b). Migration au sénégal, profil national 2009.

RIM, C. (2016). Projet de développement local et migration légale comme alternative à l'immigration clandestine. *CONFEJES*.

SARR, A. (2009). Transferts de fonds des migrants et développement en afrique : une étude de cas sur le sénégal. *Migrations et développement*.

Stark, O. and J. E. Taylor (2007). La diaspora camerounaise d'allemagne, sa contribution au développement du cameroun.

UNESCO Institut statistique de l'UNESCO (ISU) (2008). Recueil mondial de l'éducation - 2006. *CONFEJES*.

UNHCR (2008). L'afrique de l'ouest comme espace migratoire et espace de protection. *rapport Novembre 2008*.

L'Afrique des Idées

L'Afrique des Idées est un think-tank indépendant. Sa vocation est de mener des analyses et d'élaborer des propositions novatrices sur des sujets économiques, politiques et culturels liés à l'Afrique. Fondée en 2011 sur une approche basée sur l'afro-responsabilité, L'Afrique des Idées a pour ambition de s'imposer parmi les cercles de réflexion leaders en Afrique et en particulier dans l'espace francophone.

Un concept moteur : l'afro-responsabilité

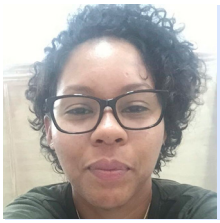
Afin de favoriser une meilleure compréhension des problématiques africaines, une réappropriation par les jeunes africains du discours sur l'Afrique et un engagement socio-économique porteur de croissance inclusive et durable, L'Afrique des Idées promeut le concept fort et innovant d'afro-Responsabilité. Ni «afro-optimisme», ni «afro-pessimisme», l'«afro-responsabilité» répond à une logique différente: mieux comprendre les défis auxquels fait face le continent africain afin d'œuvrer à ce qu'il puisse les relever.

L'afro-responsabilité est sous-tendue par une conviction forte : dans un environnement complexe et en pleine mutation, le continent africain a besoin d'espaces d'échanges d'idées avec des jeunes de divers horizons, capables d'exprimer des avis équilibrés et des recommandations concrètes, puis de les partager avec le plus grand nombre.

L'équipe d'édition :

Ramiarison Hery MAHOLISOA
Éditeur en chef
revue@lafriquedesidees.org

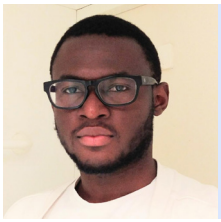
Jean-Jacques ABE
Editeur



Aurore BONARDIN
Éditrice

Touglo Kodjo Eric TCHAWALASSOU
Reviewer principal

Pacha NZANZA
Éditrice



Josue AWONON
Assistant à la publication

Remerciements à Olivia GANDZION et Kenneth HOUNGBEDJI.

Retrouvez l'ensemble de nos publications à l'adresse : www.lafriquedesidees.org

© L'Afrique des Idées, tous droits réservés

Design : Marine Durand et Thiaba Diagne

L'AFRIQUE DES IDÉES