

LES CAHIERS DU CEDIMES

Vol. 7 - N°2 - 2013

Dossier:

*Développement et
structures territoriales*



Les Cahiers du Cedimes

Publication semestrielle de l'Institut CEDIMES et de l'Université Valahia de Târgoviște

Claude Albagli

Président, *Institut Cedimes*

Ion Cucui

Président, *Senat de l'Université Valahia*

Direction de publication:

Marc Richevaux, *Université du Littoral Cote d'Opale, France*

Comité de lecture du numéro:

Claude ALBAGLI, *Institut CEDIMES, France*

André BABEAU, *Université Paris Dauphine, France*

Ion CUCUI, *Université Valahia de Târgoviste, Roumanie*

Abdelaziz CHERABI, *Université Mentouri de Constantine, Algérie*

Gilles DUFRENOT, *Université d'Aix-Marseille 2, France*

Michel DRANCOURT, *Université de Caen, France*

Jean FERICELLI, *Université Panthéon Assas, France*

Abdelhafid HAMMOUCHE, *Université Lille 1, France*

Fredj JAWADI, *Université d'Évry Val d'Essonne, France*

Isabelle LAUDIER, *Institut CDC pour la Recherche, France*

Daniel LABARONNE, *Université Montesquieu Bordeaux IV, France*

Philippe NASZÁLYI, *Université d'Evry, France*

Maria NEGREPONTI-DELIVANIS, *Université Macédonienne, Grèce*

Paul-Valentin NGOBO, *Université d'Orléans, France*

Claude N'KODIA, *Université Paris-Est, France*

Marc RAFFINOT, *Université Paris Dauphine, France*

Elizabeth du REAU, *Université Sorbonne Nouvelle, France*

Jean-Charles SIDA, *Université Paris-Est, France*

Ahmed SILEM, *Université Lyon III, France*

Farid YAICI, *Université de Béjaia, Algérie*

Les Cahiers du CEDIMES

Publication Semestrielle

Vol. 7 – N°2 – 2013

Dossier:

Développement et structures territoriales

Institut CEDIMES

Université Valahia de Târgoviște

© Les Cahiers du CEDIMES

ISSN - L : 1954-3859

« **Les Cahiers du CEDIMES** » est publié par l'**Institut CEDIMES**

Campus de la Mondialisation et du Développement Durable

Site du Jardin Tropical de Paris

45^{bis} av. de la Belle Gabrielle, 94736 Nogent sur Marne, France

www.cedimes.com

en partenariat avec l'**Université Valahia de Târgoviște**

Bd. Regele Carol I, nr. 2, 130024 Târgoviște, Roumanie

www.valahia.ro

Rédaction :

Claude Albagli, Ion Cucui, Laura Marcu, Valentin Radu, Loredana Tănase

Copyright © 2014

Institut Cedimes, France

ISSN: 2110-6045

SOMMAIRE du Vol. 7, N°2. (2013)

La mondialisation n'est pas un long fleuve tranquille <i>Marc RICHEVAUX</i>	7
--	---

TERRITOIRES

Structure urbaine et mobilité à Yaoundé <i>Jean Patrick MFOULOU OLUGU, Jean Colbert AWOMO NDONGO et Marcel Die DAMA</i>	9
Analyse hiérarchique démo-fonctionnelle du système urbain de la région du Centre (Cameroun) : une application de la loi Rang-Taille <i>Girault Duvalier NDAMCHEU DOSSEU BAMEN</i>	23
Un littoral sans maritimité : obstacle aux échanges extérieurs <i>Slimane MERZOUG</i>	41

ANALYSE MICRO-ECONOMIQUE

La prolifération des institutions de micro finances en République Démocratique du Congo : cas de la ville de Goma <i>Wolf Martial Barthélemy BONGOYE, Lévis KIBANDJA SHEKYKANDI</i>	55
---	----

VARIA

Measuring Health Related Millennium Development Goals, Empirical Fact with Cameroonian Data <i>Eric Patrick FEUBI PAMEN, Jean-Marie GANKOU, Jean TCHITCHOUA</i>	63
La divergence internationale des revenus: hypothèse de controverse <i>Maha HEMRITI, Ali CHKIR</i>	79

La mondialisation n'est pas un long fleuve tranquille

Marc RICHEVAUX

Université du Littoral Cote d'Opale, France

marc_richevaux@yahoo.fr

Les laudateurs de la mondialisation nous avaient promis le bonheur pour tous. On en est loin. Il n'est pas rendez-vous (*Cahiers du Cedimes*, n° 1/2013 « La mondialisation et ses limites »). Si la mondialisation profite largement à quelques uns, ce n'est pas le cas pour tout le monde. En effet, pour la majorité les aspects négatifs semblent l'emporter sur le positif. Pour se limiter ici à un seul de ses aspects, la mondialisation a notamment produit une crise qui frappent quasiment toute la planète, même si ce n'est pas partout au même degré. Cette mondialisation là a notamment entraîné une fracture Nord-Sud qui recouvre largement une fracture entre riches et pauvres. Les pays les plus riches, en général ceux du nord, résistent plus ou moins bien à la crise en général plutôt mieux que ceux du sud, plus pauvres qui cependant ne se résignent pas.

Malgré les obstacles et ils sont nombreux, ils continuent leurs efforts de développement. Dans ce cadre les structures territoriales jouent un rôle important. La hiérarchie spatiale des villes en est une illustration. Ainsi, par exemple, la région centre Cameroun se caractérise par l'absence de ville de taille intermédiaire qui est une faiblesse pour le développement. Ceci invite à la mise en place d'une dynamique de développement par la création de villes intermédiaires permettant l'émergence de villes secondaires pouvant jouer un rôle important dans sa diffusion. (« Analyse hiérarchique démo-fonctionnelle du système urbain de la région du centre (Cameroun) : une application de la loi rang-taille », Girault Duvalier Ndamcheu Dosseu Bamen).

On constate aussi que dans les villes la densité humaine et la densité d'établissements ont une influence négative sur le coût des déplacements mais aussi une influence positive sur le développement des transports de masse (« Structure urbaine et mobilité à Yaoundé », Jean Patrick Mfoulou Olugu, Jean Colbert Awomo Ndong, Marcel Die Dama) qui sont un facteur du développement.

Le développement c'est aussi son financement, y compris pour les exclus du système bancaire qui ont néanmoins des projets de développement à financer. Pour eux la solution est souvent à chercher du côté du microcrédit qui dans ce cas peut constituer une aide précieuse mais la prolifération des structures en limite les effets bénéfiques (« La prolifération des institutions de micro finances en République Démocratique du Congo : cas de la ville de Goma », Wolf Martial Barthélemy Bongoy, Lévis Kibandja Shekykandi).

Le développement c'est aussi l'intégration dans le commerce international notamment maritime qui a coût (Slimane Merzoug, « Déterminants du cout du transport maritime », *Cahiers du Cedimes* n°1/2012). Ce qui amène à se poser la question de la « maritimité », définie par la fonction d'échanges des ports et des services maritimes. Il y alors lieu de se poser la question des actions de l'État pour minimiser les pertes sur l'économie nationale qu'engendrent ces taux de fret sont en deçà des défis qu'exige la croissance linéaire du commerce maritime (« Un littoral sans maritimité : obstacle aux échanges extérieurs » Slimane Merzoug Faculté SEGC, Université de Bejaia –Algérie).

Structure urbaine et mobilité à Yaoundé

Jean Patrick MFOULOU OLUGU, Jean Colbert AWOMO NDONGO

Université de Yaoundé II, Cameroun

Marcel Die DAMA

Université de Douala, Cameroun

mfuluolugu@yahoo.fr

Résumé

L'objectif est de questionner l'impact de la structure urbain sur le coût de mobilité. Pour y parvenir, des techniques économétriques sont mobilisés. Les données proviennent des enquêtes réalisées par la Communauté Urbaine de Yaoundé (CUY) en 2010. Il ressort que : La densité humaine et la densité d'établissements ont une influence négative sur le coût des déplacements (quel que soit le motif) ; Dans les zones de forte densité, l'interaction entre densités et coût de la mobilité est faible alors que dans les zones de faible densité, l'influence de la densité est plus élevée ; La densité humaine a une influence positive sur l'usage de la marche, les transports de masse et les déplacements en deux-roues motorisés. Ces résultats formulent l'urgence de contrôler l'étalement urbain et de développer un système de transport de masse efficace et accessible.

Mots-clés

coût de transport, densité urbaine, diversité urbaine, répartition modale.

Abstract

The objective is to question the impact of the urban structure on the cost of mobility. To achieve this, econometric techniques are mobilized. The data come from surveys conducted by the Urban Community of Yaoundé (CUY) in 2010. It appears that: The human density, and institutions have a negative influence on the cost of travel (whatever the reason) In areas of high density, the interaction between density and cost of mobility is low then in areas of low density, the influence of the density is higher, the population density has a positive influence on the use of walking, mass transit and travel in motorized two-wheelers. These results formulate the emergency control urban sprawl and develop a transport system efficient and accessible mass.

Key words

Cost of transport, urban density, urban diversity, modal split.

Classification JEL

R10, R14, R40, R41.

1. Introduction

L'accélération du phénomène d'urbanisation observé ces dernières années place la question de la mobilité au centre des politiques de développement urbain. Les projections démographiques des Nations Unies (2004) prévoient pour 2030 une population mondiale de l'ordre de 8,2 milliards dont 6,9 milliards vivront dans les pays pauvres. En 2030, 3,9 milliards d'individus habiteront dans les zones urbaines des pays pauvres en général et 1,3 milliards en Afrique en

particulier. En moins de trente ans, 1,8 milliard d'habitants en Afrique Subsaharienne (ASS) vont migrer des campagnes vers la ville ou renaître en milieu urbain (Nations Unies, 2004). En effet, la très forte croissance démographique des Pays en Développement s'accompagne d'un étalement urbain sans précédent et d'une hausse de la demande de mobilité.

En dépit des efforts de planification, la structure urbaine dominante en ASS allonge les distances de déplacement et réduit le transport de masse, avec une complémentarité très forte du secteur artisanal. A l'instar des villes d'ASS, la structure urbaine de Yaoundé se caractérise par un étalement et une différenciation fonctionnelle de l'espace. Le faible niveau d'équipement en services publics et en infrastructures se ressent dans les extensions périphériques. La croissance démographique et spatiale se fait de manière anarchique et non contrôlée. La différenciation fonctionnelle de l'espace urbain renchérit les coûts de déplacement notamment, sur les liaisons domicile-travail. Une grande partie de cette demande de déplacements concerne des liaisons centre-périphérie aux heures de pointe qui ne disposent que d'un nombre limité de voies d'accès.

Pour comprendre le lien entre la structure urbaine et le coût de la mobilité en ASS, la suite de l'article est structurée de la manière suivante : (2) Cadre contextuel, (3) Problématique, (4) Hypothèses, (5) Méthodologie, (6) Résultats et (7) Conclusion.

2. Cadre contextuel

Bien avant la colonisation, il existait des centres urbains abritant des dizaines de milliers d'habitants. Koumbi Sahel, capitale de l'empire du Ghana comptait jusqu'à 30 000 habitants entre le 11^e et le 12^e siècle (Poinsot, Sinou et Sternadel, 1989). Niamé, capitale de l'empire du Mali, Gao de l'empire de Songhaï, Tombouctou, Djenné ont autrefois prospéré dans le bassin du Niger grâce à leur poids démographique (Plat, 2003). A l'Est du continent africain, Kano, les cités Haoussa et les centres urbains Yaruba traduisent la dynamique démographique de l'Afrique occidentale précoloniale (Sahabana, 2006). En Afrique Centrale, le Loango et le Bénin, principales ville du royaume de Bénin (actuel Nigéria), comptait entre 60 000 et 70 000 habitants, alors qu'à la même époque, 125 000 citoyens vivaient à Paris, plus grande ville d'Europe (Bairoch, 1997). Plusieurs raisons telles que la religion (notamment l'Islam), et la structure politico-économique sont avancées pour justifier la forte croissance urbaine en Afrique précoloniales.

C'est à partir des périodes postcoloniales que l'urbanisation démographique subsaharienne explose. En 1950 l'ASS comptait à peine 20 millions de citoyens, entre 1960 et 1990 la population totale des pays de l'Afrique occidentale et centrale est passée de 114,7 à 257 millions, soit un taux de croissance démographique de 5% par an (Almeida-Topor, 1999). L'Ouganda, en raison de multiples conflits, a enregistré en moyenne sur la période 1970-1980, 4% de la croissance démographique annuelle et, dans le même temps, le Mozambique et la Tanzanie affichaient une augmentation de leur population urbaine à un rythme moyen annuel supérieur à 10%. Le nombre de citoyens a crû de 5,2% par an depuis 1975 jusqu'en 1998 (Razafindrakoto et Roubaud, 2001). Entre 1960 et 1990, les 27 pays de l'Afrique Atlantique ont vu leur population urbaine bondir de 17 à 96 millions d'habitants (Arnaud, 1998). Au milieu des années 1990, le nombre d'habitants des capitales de l'Afrique de l'Ouest a

augmenté à un rythme annuel proche de 6% (Farvacque-Vitkovic et Godin, 1997). Les années post 2005 ont enregistré plus de 330 millions de citadins en ASS, avec des taux de croissance de l'urbanisation les plus élevés, en moyenne 4,1 % par an dans la période 1990-2005 (Banque Mondiale, 2007).

Cette croissance démographique a été alimentée par la croissance naturelle et d'importants flux migratoires. Chaque femme annonçait entre 6 et 7 enfants en moyenne (Dubresson, 1996). Au maintien du taux de fécondité élevés s'ajoutent une baisse de la mortalité et un allongement de l'espérance de vie. Les africains ont gagnés en moyenne plus de 10 ans de vie entre 1950 et le milieu des années 1990 (Barbieri et Vallin, 1996). La population totale de 17 pays d'Afrique occidentale et 8 pays d'Afrique centrale est passée de 114,7 millions d'habitants en 1960 à 257 millions en 1990, soit un accroissement démographique de 2,75% par an (Arnaud, 1998) ; 3,3% en moyenne à Yaoundé et à Douala entre les recensements de 1976 et de 1987 (Gubry, 1996) et 3,5% à Abidjan entre 1960 et 1990 (Rocheftort, 2000). La diffusion de la médecine et l'amélioration de l'alimentation, sont les principaux facteurs de la baisse de la mortalité et de l'allongement de l'espérance de vie.

La part due à l'immigration dans l'accroissement de la population du Grand Khartoum entre 1956 et 1983 est estimée entre 60 et 70% (Sammani et *al.*, 1993). Les recensements de 1976 et 1983 évaluent à 3,6% et 2,0% les parts migratoires à l'accroissement respectif des villes de Yaoundé et Douala entre les deux périodes (Gubry, 1996). A Abidjan, cet accroissement migratoire a atteint 7% entre 1960 et 1990 (Rocheftort, 2000). La raison de ce flux migratoire est attribuée à l'attrait qu'exerce la ville sur des populations rurales. L'immigration procède de la rationalité économique : « on espère trouver un meilleur revenu en ville que celui perçu par l'agriculture au village ». Selon la considération de la majorité des citadins, la ville reste le passage obligé pour la réussite.

La croissance démographique en ASS a entraîné une multiplication des aires urbaines. Selon les Nations Unies (2004), le nombre d'aires urbaines a été multiplié par quatre entre 1975 et 2005 en ASS et pendant ce même temps, le nombre d'aires urbaines millionnaires est passé de 4 à 32. En Afrique de l'Est où la croissance démographique est la plus faible, la part de la population urbaine résidant dans les agglomérations millionnaires est supérieure à 20%. En Afrique Australe un citadin sur deux réside dans les agglomérations millionnaires. Dans le cas d'Abidjan, de Brazzaville, de Conakry, Dakar, Kampala et Lusaka, cette part est comprise entre 40 et 60% (Plat, 2003). Selon toute vraisemblance, l'Afrique subsaharienne devrait compter en 2020 outre les 70 villes millionnaires, 1200 villes moyennes (de 50 à 500000 habitants) et près de 8000 petites villes (de 5000 à 50000 habitants). Cette urbanisation se caractérise par une inégalité de mobilité entre les périphéries et le centre qui concentre la majorité des activités et des services.

L'urbanisation en ASS prend la forme d'un foisonnement désordonné d'habitat « spontané » en périphérie. 72 % de la population urbaine de l'Afrique subsaharienne habitent dans des bidonvilles (Nations Unies 2004). La superficie de Conakry est passée de 22 km² à plus de 300 km² entre 1950 et 1990, la ville s'étendant actuellement sur plus de 30 km le long de l'axe parallèle à la côte (Le Bris, 1991). De son côté, Douala, avec plus de 2,5 millions d'habitants, s'étend sur un territoire de 15 km sur l'axe nord-sud et de 30 km sur l'axe sud-est et nord-est (Banque Mondiale, 2004), ce qui représente environ une superficie de 450 Km². Plat (2003) note un processus identique d'extension spatiale et de différenciation fonctionnelle à Bamako,

Niamey et Ouagadougou. Ongolo (2002b) constate la dissociation fonctionnelle de l'espace urbain à Yaoundé. Adolehoume et Bi Nagone (2002) illustrent bien ce phénomène dans l'agglomération d'Abidjan en ajoutant que les zones périphériques (plus peuplées) sont souvent les plus moins loties en équipement et en emplois. A Lagos, la part des habitants résidents à plus d'une dizaine de leur lieu de travail est estimée à 35% (Akinlo, 1998). Simon (1992) ressort qu'Addis-Abeba, les populations habitants dans les quartiers informels, situés le plus souvent en périphérie, sont estimées à environ 85% et, 80% pour Mogadishu, 70% pour Luanda, 60% pour Dar es Salam et Ouagadougou, 50% pour Lusaka. L'urbanisation subsaharienne se traduit donc par un étalement spatial, repoussant les frontières des villes et rallongeant les distances intra-urbaines. L'élément marquant est que, les villes suivent une structure monocentrique où, les centres urbains polarisent un grand nombre de services et d'activités économiques, politiques et administratives.

3. Problématique

3.1. Croissance urbaine à Yaoundé

Le territoire de la CUY est passé de moins de 4 000 en 1980 à 16 000 hectares en 2001¹ : soit une croissance annuelle moyenne de 7,1%, supérieur à celle de la démographie sur la même période (5,9%). En 2010 la CUY couvre une superficie d'environ 30000 hectares (CUY, 2010). L'urbanisation de Yaoundé s'organise autour du centre-ville très peu habité, réservé en majorité aux activités. Le centre-ville constitue le noyau le plus ancien, dont les premiers aménagements remontent au début de ce siècle. La majorité du foncier appartient à l'Etat, le patrimoine privé étant essentiellement limité à la partie commerciale du centre-ville. Le diagnostic de la qualité architecturale du bâti relève une sous utilisation de l'espace, une faible densité et, une verticalité peu développée (90% des constructions limitées à moins de quatre étages).

Entre 1987 et 2005, la population de la ville a quasiment triplé, enregistrant une croissance moyenne annuelle intercensitaire de 5,9% par an. En 2005, les résultats du Recensement Général de la Population estiment à 1,8 million d'habitants la population de Yaoundé, soit environ 10% de la population du Cameroun de la même année. Selon la méthode de projection considérée, la population de Yaoundé en 2010 s'élèverait à environ de 2,4 millions d'habitants (Nations Unies, 2004). En appliquant les hypothèses de croissance fournies par l'Organisation, la population de Yaoundé atteindrait 2,51 millions d'habitants en 2015, 2,85 millions en 2020 et 3,53 millions en 2030.

La ville a un réseau urbain de 752,75 km de voie. Cette voirie se décompose comme suit : La voirie primaire, constituée des voies d'au moins 20 mètres de large, est longue de 206,5 km. Ces voies sont généralement concentrées au centre de la ville. La voirie secondaire longue de 70,25 km, n'est développée que dans les voies reliant le centre ville à des zones périurbaines. La voirie tertiaire de 476 km environ, est la plus importante. Elle permet la desserte interne des sous-quartiers. La population de Yaoundé présente le revenu moyen par habitant le plus élevé du Cameroun : 762 000 FCFA de dépense moyenne annuelle par équivalent adulte, alors

¹ Le site urbanisé occupait alors 56% de la superficie administrative de la ville.

que la moyenne nationale est de 440 000 FCFA (ECAM, 2007). Lors de la précédente ECAM 2, la dépense moyenne annuelle par équivalent adulte à Yaoundé était estimée à 788 000 FCFA. Ainsi, le revenu moyen de la population a enregistré une légère baisse entre 2001 et 2007. Si la population est considérée comme pauvre au Cameroun, Yaoundé ne représente que 5,9% de pauvre contre 12,2% pour la population urbaine totale et 39,9% pour l'ensemble du pays. Mais les inégalités de revenus sont les plus fortes. Le rapport des revenus entre les 20% les plus riches et les 20% les plus pauvres est de 7,6. Yaoundé présente à la fois le plus faible taux d'activité du pays et le taux de salarisation le plus important. En effet, d'après l'Enquête sur l'Emploi et le Secteur Informel, estimé à 71,2% (77,7% de moyenne urbaine) le taux d'activité de Yaoundé est le plus faible du pays. Le secteur public et parapublic emploie dans la capitale 17,3% des travailleurs. La rémunération mensuelle des travailleurs à Yaoundé est de 11% plus élevée qu'à Douala. En dépit du taux de salarisation élevé, l'activité à Yaoundé reste dominée par le secteur informel, dont 40% est constitué par le commerce de détail. Le taux d'activité de la population âgée de 15 ans ou plus à Yaoundé est de 63,6%, contre 68,1% pour la ville de Douala et 78,2% pour l'ensemble du pays. Le taux de chômage est d'environ 15% alors qu'il représente moins de 5% au Cameroun.

3.2. Dysfonctionnement de l'offre de transport

Dès l'indépendance, la politique de la plupart des Etats africains pour assurer le transport dans les grandes agglomérations s'est porté sur les entreprises publiques. Au Cameroun, les villes de Douala et Yaoundé ont connues la création en 1973 de la SOTUC. Pendant 25 ans le gouvernement a confié à cette entreprise le monopole des transports collectifs, fixaient les tarifs et versaient des subventions. Les taxis complétaient une offre essentiellement pendulaire (centre/périphérie) par une desserte plus fine et un service de course pour les citoyens à revenus supérieurs. Sous les effets conjugués de la crise des années 1980/1990, de la mauvaise gestion, du gel de la tarification, de l'arrêt des subventions et de l'incapacité à répondre à certaines demandes (notamment celles des périphéries pauvres dans les zones peu accessibles), la SOTUC a fait faillite.

Pour répondre au déficit de l'offre et corriger les défaillances à son origine, l'activité de transport public a été libéralisée (1995). L'absence d'un transport urbain de masse et la multiplication des besoins et des distances de déplacement dû à l'étalement poussent le ménage moyen à utiliser les moyens collectifs artisanaux (informels). Mais, ce parc automobile privé génère d'importantes externalités négatives : accroissement du coût de la mobilité et inégalités d'accès aux emplois et services (Ongolo et Epo, 2013). D'après ECAM (2007), les dépenses de transports ont augmenté de 16% entre 2001 et 2007, le tarif officiel du taxi a été réévalué de 25%. Dans les enquêtes de trafic réalisées par la CUY (2010), le transport représente entre 11 et 16% des dépenses totales des ménages et, constitue le troisième poste de dépenses, après le logement (27,2%) et l'alimentation (18,3%).

La structure urbaine influence-t-elle les comportements de mobilité quotidienne des habitants en termes de coût de déplacement et de choix modal ? Si oui, quelles sont les caractéristiques urbaines qui influent le plus ces comportements ? Ce lien est-il différent selon le mode de transport utilisé ou selon le motif de déplacement ? L'objectif est d'évaluer et d'analyser l'impact de la structure urbaine sur le coût de mobilité à Yaoundé.

4. Hypothèses

4.1 Les données

Afin d'estimer la demande multimodale des déplacements routiers au sein de l'agglomération, la CUY a réalisé en 2010 dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PDU), des comptages de trafic et des enquêtes Origine/Destination. L'objectif était de mesurer et définir la structure du trafic par type de véhicules afin d'obtenir les informations nécessaires à l'analyse des problèmes de circulation et de prévoir au mieux le trafic futur de la ville. Près de 18 000 personnes ont été interrogées. Environ 2 183 000 véhicules ont été comptés. De manière à mieux représenter le trafic nous avons identifié 353 zones.

La proportion des taxis et des voitures personnelles dans le trafic total est exceptionnellement élevée à Yaoundé, ensemble ils représentent 86,6%. Les Bus et Minibus représentent environ 2% du trafic. Le trafic horaire représente en moyenne 4% du trafic journalier. L'heure de pointe du matin est située entre 7 et 8 heures du matin, elle illustre la forte intensité de transport pour des motifs professionnels et éducatifs et celle du soir de 17 à 19 heures et représente 7% du trafic total. Elle entraîne des congestions au niveau des intersections. Le trafic entre 22 heures et 6 heures du matin représente 7,5% du trafic total. Le temps moyen des déplacements tous modes relevé est de 29 minutes. Pour un aller et retour, il est d'environ 60 minutes. Par contre les usagers des Bus ont en moyenne 60 minutes de voyage. La répartition des 10 principaux motifs de déplacement à Yaoundé recensés représente 71% des tous les motifs relevés. Les motifs liés au domicile et au travail sont les plus importants soit 47%, ceux liés aux visites 19%, magasins 16% et écoles 18%.

4.2 Le modèle

Généralement, les travaux portant sur les liens entre forme urbaine et comportements de mobilité estiment une équation du type :

$$CM = f(SU, X) + \varepsilon \quad (1)$$

Avec CM les variables de coût de mobilité, SU les variables caractérisant la structure urbaine, X les caractéristiques socio-économiques ou démographiques et ε l'erreur. Le problème de corrélation entre la variable SU et ε peut survenir lorsque la variable SU est fonction de la variable CM.

Dans ce cas, il est possible d'écrire formellement deux équations pour le modèle:

$$\begin{cases} CM = f(SU, X, Y) + \varepsilon_1 \\ SU = f(CM, X, Z) + \varepsilon_2 \end{cases} \quad (2)$$

Où Y et Z sont des ensembles de variables explicatives spécifiques aux comportements de mobilité (CM) et à la structure urbaine (SU) et, ε_1 et ε_2 les erreurs.

Comme dans l'équation (2) SU est une fonction du CM, alors SU est corrélé à ε_1 .

Formellement il est possible d'écrire :

$$CM = f(SU, X(PI)) + \varepsilon(PI) \quad (3)$$

PI représente l'ensemble des variables décrivant les préférences d'un individu sur la manière de se déplacer. Il y a un problème de corrélation entre SU et ε . Il existe différentes techniques économétriques pour s'affranchir de la corrélation entre la variable explicative et le terme d'erreur. Cela va du simple contrôle statistique à l'emploi de techniques de variables instrumentales.

Pour chaque zone i , le modèle spécifié s'écrit :

$$Cout_i = B_0 + B_1 Den.hum_i + B_2 Den.étab_i + B_3 Emp/pop_i + B_4 Ind.spéci_i + B_5 Rev.moy_i + B_6 Pro.chô_i + B_7 Pro.étud_i + B_8 Pro.min_i + B_9 Pro.fem_i + B_{10} Tail.voy_i + \varepsilon_i \quad (4)$$

Le Tableau 1 ci-dessus fournit les détails sur les variables, regroupées en trois grands ensembles. Il a été possible de différencier les déplacements suivant le motif : le choix a été fait, suivant la suggestion de Wiel (2003), d'opérer une distinction entre les déplacements récurrents et réguliers, qui correspondent davantage à une mobilité contrainte (motif 1 : domicile-travail, domicile-école et domicile-études) et les déplacements plus occasionnels, qui sont plus du ressort d'une mobilité choisie (motif 2 : loisirs, achats, autres).

Les indicateurs de forme urbaine ressortent soit de la dimension quantitative, soit de la dimension qualitative. Les diverses mesures de densité sont à classer dans la première catégorie, tandis que les mesures de diversité (rapport emplois/population ou spécialisation économique des espaces) appartiennent à la seconde. En effet, la densité urbaine est utilisée pour caractériser les phénomènes urbains. Elle est mesurée à différentes échelles (agglomération, commune, zone).

La diversité correspond à la mixité spatiale des activités. Celle-ci répond à la notion de spécialisation des espaces instituée pour localiser les activités. La démarche consiste à étudier simultanément l'influence de la densité, de la diversité et des caractéristiques socioéconomiques sur la mobilité. La population étudiée a été divisée en trois sous-échantillons du point de vue de la densité : fortes, moyennes et faibles.

La répartition modale a permis d'apprécier différents modes de transport, 6 catégories ont été préférées (les remorques et camions qui sont associés au transport de marchandises ont été isolés) : les Deux Roues Motorisées (Moto), les Transports en Commun (Bus et Minibus), les Modes de type taxi (Taxi) : véhicules utilitaires comme taxis, les Modes de type Voiture Personnelle (Voiture personnelle) limités à la voiture en tant que propriétaire, la Marche à pieds et Autres.

Tableau 1. Variables

Variable	Moyenne	Ecart-type	Min.	Max.
Variables de forme urbaine (densité)				
Densité humaine de la zone	82	9,18	69	783
Nombre de déplacements entrant et sortant de la zone				
Densités d'établissements de la zone	6	2,14	3	46
Nombre de structures formelles et informelles d'une zone				
Variables de forme urbaine (Diversité)				
Indice de spécialisation ¹	0,29	0,15	0,08	0,87
Rapport emploi/population de la zone	13,92	90,94	0,13	459,25
Nombre de déplacements pour motif emploi/nombre total déplacements				
Variables de mobilité				
Coût de la mobilité de la zone	237,25	8,04	100	2500
Coût = prix*vitesse de déplacement d'une zone				
Marche à pieds	27,48	2,42	11	59
Nombre de déplacements de la zone				
Voiture particulière	31,52	8,45	5	30
Nombre de déplacements en voitures P				
Moto	5,15	7,43	7	34
Nombre de déplacements en moto de la zone				
Taxi	42,21	1,63	13	49
Nombre de déplacements en taxi de la zone				
Bus et minibus	2,07	0,17	0	10
Nombre de déplacements en Bus et minibus				
Autres	3,15	0,10	0	5
Nombre de déplacements autres de la zone				
Variables socio-économiques				
Revenu moyen de la zone (Nombre de déplacement pour motif emploi/population de la zone)*revenu moyen de Yaoundé	47 462	38,29	25 659	4 13 222
Proportion de chômage de la zone	16	0,03	1,25	26
Nombre de déplacement pour motif recherche d'emploi/nombre total déplacements				
Proportion d'étudiants de la zone	2	0,09	0	28
Nombre de déplacement pour motif étude/nombre total déplacements				
Proportion de mineurs de la zone	39	0,06	26	429
Nombre de déplacement pour motif école/nombre total déplacements				
Proportion de femmes de la zone	52	0,02	49	587
Nombre de déplacement pour motif marché et magasin/nombre total déplacements				
Taille du déplacement de la zone	52	0,46	298	1300

¹ L'indice de spécialisation sectorielle est formalisé de la manière suivante : $I_i = \frac{S_i}{S_i^2}$. Où S_i est le pourcentage du nombre de déplacement pour un motif donné. Plus cet indice est proche de 1, et plus le secteur est spécialisé. Cette classification a nécessité un regroupement en 9 motifs de déplacement: Travail ; Ecole ; Affaires ; Magasins (marchés); Démarches administratives ; Visites ; Hôpital ; Loisirs ; Autres motifs.

Nombre total de déplacement				
-----------------------------	--	--	--	--

5. Résultats

L'application des doubles moindres carrés permet d'obtenir les résultats robustes. La densité d'établissement est utilisée comme instrument de la densité humaine, et l'indice de spécialisation comme instrument de la diversité. Les résultats sont présentés en fonction de la variable expliquée : le coût (Tableau 2) et les parts modales (Tableau 3).

5.1 Résultats sur le coût

Les résultats mettent en évidence une relation négative entre les densités et le coût, quel que soit le motif de déplacement. Ces résultats confirment à une échelle intra-urbaine les comparaisons de ville établissant une relation inverse entre densité et kilométrage par habitant pour les transports (Newman et Kenworthy, 1989). Cette influence s'explique par de moindres distances de déplacement dans les zones à forte densité humaine. Dans le modèle global, la densité humaine comme la densité d'établissements ont une influence négative sur le coût (quel que soit le motif). Une augmentation de la densité humaine et d'établissement d'une unité réduit le coût de mobilité de 0,54 et 1,75 respectivement (pour le motif 1 cette réduction est de 0,92 et 1,99 respectivement pour les densités humaine et d'établissement ; pour le motif 2 : 1,05 et 0,32). Le découpage en sous-échantillons suivant le critère de la densité ne modifie que partiellement ces résultats. Dans les zones de forte densité, l'interaction entre densité et coût de la mobilité est de : -0,012 et -0,029 respectivement pour la densité humaine et d'établissement. Dans les zones de faible densité, l'influence de la densité est de : -0,844 et -1,433.

Le rapport emplois/population a une influence significative seulement pour le motif 1. Le coût d'un déplacement pour motif professionnel est d'autant plus élevé que les emplois sont nombreux par rapport à la population. Cette relation s'explique non par des distances de déplacement plus élevées, mais plutôt par une mobilité supérieure et un partage modal orienté vers l'automobile. Ce qui ne semble pas étonnant : en effet, une zone à dominante emploi tend à attirer davantage de déplacements motorisés (Pouyanne, 2004). L'indice de spécialisation sectorielle influence positivement le coût de la mobilité pour motif professionnel. Dans le modèle global, cette influence s'explique non par des distances de déplacement (le coefficient n'étant pas significatif : 0,279), mais plutôt par un partage modal en défaveur du Transport de masse. L'effet de l'indice de spécialisation sectorielle est le même quel que soit le sous-échantillon, ce qui traduit une invariance de l'influence de la spécialisation.

Le revenu exerce une influence positive significative. Une augmentation du revenu moyen d'une unité accroît le coût d'un déplacement de 4,8. Cette influence est valable quelque soit le sous-échantillon. Elle est confirmée par les proportions de mineurs, chômeurs et d'étudiants, dont les revenus sont a priori plus faibles, négativement associées à des déplacements coûteux. La présence des diplômés de l'enseignement supérieur a une influence négative. Cependant, cette influence n'est plus négative pour le motif de déplacement. Après la partition de la population en sous-échantillons, elle est significative et positive seulement pour les diplômés localisés en périphéries. Dans les zones proches des établissements supérieurs en effet, la mobilité est supérieure et le coût de déplacement inférieur. La concentration de diplômés du supérieur dans les zones centrales et denses ressort de deux logiques principales :

Une volonté de localisation à proximité de son lieu d'étude ou d'emploi et; Une influence positive sur les choix des modes Doux ou collectifs, moins coûteux. Enfin, le type de population montre une influence négative de la proportion de femmes.

Tableau 2. Coût de la mobilité

Variabiles estimées	Modèle global	Modèle motif 1	Modèle motif 2	Modèle den.fort.	Modèle den.moy	Modèle den.fai.
Const.	6,727*** (3,04)	3,574*** (5,92)	12,185*** (9,48)	3,588** * (3,27)	5,596*** (4,75)	8,419*** (8,08)
Den.hum.	-0,540*** (-5,31)	-0,920*** (-3,40)	-1,059* (-1,74)	-0,012 (-1,20)	-0,163** (2,50)	-0,844*** (-3,93)
Den.étab.	-1, 751*** (-2,95)	-1,991*** (-2,97)	-0,032** (-2,28)	-0,029 (-0,40)	-0,223 (-1,09)	-1,433*** (-2,93)
Emp/pop.	0,558 (1,29)	1,431* (1,79)	0,319 (1,60)	0,297 (1,53)	0,659 (1,26)	1,523 (1,57)
Ind.spéci.	0,279 (1,24)	0,259* (1,85)	0,825 (1,14)	0,957 (0,63)	0,957 (0,63)	0,957 (0,63)
Rev.moy.	4,865** (1,97)	5,552*** (2,81)	9,138*** (2,95)	10,007 (1,36)	8,919** (2,17)	6,432*** (2,71)
Pro.chô.	-0,259 (-0,02)	3,703 (0,48)	-	-3,555 (-1,08)	-2,098 (-0,97)	-2,875 (-0,93)
Pro.étud.	-6,235 (-1,07)	8,594* (1, 80)	-	-2,209 (-0,91)	-2,893 (-1,61)	9,399** (2,21)
Pro.min	4,673** (2,20)	4,206* (1,87)	-	-1,358 (-0,58)	4,596* (1,67)	-0,464 (-0,21)
Pro.fem.	-2,766 (-1,17)	-	-3,780* (-1,65)	-1,739 (-0,55)	-1,143 (-0,72)	-1,472 (-0,65)
Tail.voy	6,991*** (2,62)	3,243** (2,19)	3,243*** (6,34)	1,161 (0,57)	-3,692* (-1,90)	5,712** (2,47)
R ² ajusté	0,66	0,82	0,71	0,59	0,68	0,78
Khi-2	13,48	13,47	13,41	13,26	13,40	13,43
P-value	0,19	0,17	0,14	0,18	0,16	0,14
N	353	353	353	117	118	118

Les valeurs entre parenthèse sont les t de Student. (***) (**) (*) représentent les seuils de significativité à 1%, 5%, 10% respectivement.

5.2. Résultats sur les parts modales

La densité humaine a une influence positive sur l'usage de la marche, les transports de masse (Bus et minibus) et les déplacements en 2-roues motorisées. Une augmentation de la densité humaine accroît l'usage de la moto de 99,6% ; de la marche à pieds de 81,1% et du transport de masse de 05,7%. Par ailleurs une augmentation de la densité humaine dans les mêmes proportions réduit l'usage du taxi seulement de 0,1% et celle de la voiture particulière de 24%. En termes pratiques, ces résultats reflètent les attributions d'une structure urbaine monocentrique. L'influence du rapport emplois/population sur le partage modal reflète une insuffisance du transport de masse dans la mobilité pour motif travail.

Tableau 3. Répartition modale

Variables	Vp	Taxi	Moto	Marche	Bus et mini	Autres
Const	1,355*** (12,07)	1,321 *** (11,34)	2,564*** (13,28)	1,701*** (15,96)	2,719*** (17,39)	2,724*** (11,02)
Den.hum	-0,240*** (-3,44)	-0,001** (-2,12)	0,996*** (3,46)	0,811*** (6,87)	0,057*** (3,23)	-0,007* (-1,76)
Den.établ.	-0,978** (-2,44)	-0,466** (-2,75)	0,894** (2,74)	0,956*** (3,48)	0,710** (2,35)	-0,009 (-1,43)
Emp/pop	0,014* (1,65)	0,117 *** (3,01)	0,071* (1,68)	0,039* (1,66)	0,015** (2,39)	0,044 (0,61)
Ind.spéci.	-0,258 (-1,19)	-0,466 (-1,23)	-0,643 (-0,96)	0,372* (1,69)	0,733 (0,87)	0,035 (0,07)
Dép.moy	14,865 (1,30)	50,552** (2,01)	19,138** (1,95)	-1,007 (-0,76)	-8,919 (-0,47)	26,432* (1,71)
Pro.chô.	-0,259 (-0,02)	-1,703 (-0,48)	-0,997 (-0,05)	5,555 (1,08)	2,098* (1,97)	3,875 (0,93)
Pro.étud.	-1,235 (-1,57)	8,594** (2,08)	5,054* (1,68)	22,209*** (3,91)	29,893** (2,61)	-9,399 (-1,21)
Pro.min	-3,673 (-1,20)	-2,206 (-1,17)	-0,013 (-0,001)	0,358 (0,58)	-1,464 (-0,21)	0,596 (0,62)
Pro.fem.	-0,766 (-1,17)	-1,173 (-0,66)	-1,780 (-0,52)	2,739 (0,55)	-1,435 (-0,72)	-0,472 (-0,65)
Tail.voy	3,546* (1,81)	2,548** (2,19)	1,215*** (6,34)	6,458*** (5,57)	4,456* (1,95)	2,580* (1, 74)
R ² ajusté	0,66	0,72	0,61	0,79	0,68	0,58
Khi-2	13,48	13,47	13,41	13,26	13,40	13,43
P-value	0,19	0,17	0,14	0,18	0,16	0,14
N	353	353	353	353	353	353

*Les valeurs entre parenthèse sont les t de student. (***) (**) (*) représentent les seuils de significativité à 1%, 5%, 10% respectivement.*

Ces résultats signifient qu'une augmentation du rapport emploi/population augmente l'usage du taxi collectif de 11,7%. L'indice de spécialisation sectorielle influence positivement sur le partage modal en défaveur de la marche (0,372). Le lien entre la spécialisation sectorielle et le choix modal est marqué par un « changement de signe ». La spécialisation sectorielle est associée à un partage modal en faveur des modes Doux, MAP et TCU. L'analyse de l'influence de la répartition sectorielle sur la mobilité est ambiguë, voire paradoxale : la spécialisation économique s'accompagne à la fois d'un coût de déplacement en automobile insignifiant et d'un choix modal orienté vers les modes Doux.

L'influence du revenu sur la possession d'une automobile se double d'une influence sur son usage : il est négativement associé à l'usage des TCU et de la MAP. L'accroissement des revenus est la cause première d'une forte part de la croissance à la dépendance automobile (Gomez-Ibañez, 1991). Les diplômés du supérieur utilisent davantage les modes doux sur de plus courtes distances. En effet, les diplômés du supérieur se localisent dans les zones denses pour profiter des aménités centrales. Autrement dit, leurs déplacements sont intra-zone.

L'élasticité-diplômés du supérieur est supérieure pour la MAP : 22,209 et les TCU : 29,893. Enfin la proportion de femmes a une influence positive sur la MAP.

6. Conclusion

L'influence de la structure urbaine sur les comportements de mobilité est confirmée. Elle est conforme aux arguments théoriques. La densification conduit à de faibles distances de déplacement et un partage modal en faveur des modes doux. La répartition intra-zonale des densités a un effet comparable à celui de la densité globale sur les comportements de mobilité. Ce résultat confirme l'influence de la densité à une échelle plus fine, mais aussi les avantages d'une structuration polycentrique. L'influence de la diversité sur les comportements de mobilité est avérée. La diversification sectorielle des espaces est un facteur de réduction de coûts des transports. Les analyses apportent des recommandations en faveur d'une réorganisation de la ville en modèle polycentrique. Le fait de concentrer la population et les activités dans des pôles offre l'avantage de produire des espaces où le transport de masse peut être plus efficacement et accessible.

Références

- Adolehoume A. P., Bi Nagone Z. (2002), "A comme Abidjan ou le système Gbakas", Godard X., *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Editions Karthala - INRETS, pp. 23-35.
- Akinlo E. A. (1998), "Improved urban transport as a strategy for reducing poverty", CODATU VIII, Cape Town, Balkema, pp. 705-708.
- Almeida-Topor H. (1999), *L'Afrique au XX^e siècle*, Armand Colin, 384p.
- Arnaud M. (1998), *Dynamique de l'urbanisation de l'Afrique au Sud du Sahara*, ISTED-Ministère des affaires étrangères-Coopération et francophonie, 182p.
- Bairoch P. (1985), *De Jericho à Mexico, villes et économie dans l'histoire*, Paris, Gallimard.
- Banque Mondiale (2007), "World Development Indicators", World Bank, Washington, D.C, http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/table3_10.pdf.
- Barbieri M., Vallin J. (1996), « Les conséquences de la crise économique africaine sur l'évolution de la mortalité », Coussy J., Vallin J., *Crise et population en Afrique : crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*, Paris, Ceped, pp. 318-343, (Les études du Ceped, 13).
- CUY (2010), « Elaboration du plan de déplacement Urbain de la ville de Yaoundé », Rapport Diagnostique, République du Cameroun.
- Dubresson A. (1996), "Crise(s) et peuplement des villes en Afrique au Sud du Sahara", Coussy J., Vallin J., *Crise et peuplement en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*, CEPED, pp. 375-405.
- ECAM. (2007), « Troisième enquête Camerounaise Auprès des Ménages », Institut National de Statistique, République du Cameroun.
- Farvacque-Vitkovic C., Godin L. (1997), *L'avenir des villes africaines. Enjeux et priorités du développement urbain*, Banque mondiale, 178p.
- Gomez-Ibañez J. A. (1991), "A Global View of Automobile Dependence, A review of Cities and Automobile Dependence: International Sourcebook", *Journal of the American Planning Association*, vol. 57, n°3, pp. 376-379.
- Gubry P. (1996), "Le retour au village est-il une solution ? Le cas du Cameroun", Coussy J., Vallin J., *Crise et peuplement en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*, CEPED, pp. 423-441.
- Le Bris E. (1991), "Crise urbaine et effets urbains de la crise : le cas de l'Afrique Noire" *Espaces et sociétés*, 65, pp. 61-81.

- Nations Unies (2004), "World urbanisation Prospects: The 2003 Revision", New York, United Nations [//www.un.org/esa/population/publications/wup2003/WUP2003Report.pdf](http://www.un.org/esa/population/publications/wup2003/WUP2003Report.pdf)
- Newman P.W.G, Kenworthy J.R. (1989), *Cities and automobile dependence. An international source book*, Aldershot, Avebury Technical, 388p.
- Ongolo Z. V. (2002b), "Y comme Yaoundé ou les tentatives de mise en concession sans réelle autorité", X. Godard, *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Edition Karthala-INRETS, pp. 389-396.
- Ongolo Z. V., Epo N. B. (2013), "Suburbanization and Inequality in Transport Mobility in Yaoundé (Cameroon): Drawing Public Policy for African Cities", GDN Project on Urbanization and Development – Francophone, Africa Projec, 30p.
- Plat D. (2003), « Mobilité quotidienne en Afrique Subsaharienne », Mémoire HDR, Sciences Economiques, Economie des Transports, Université Lumière Lyon2.
- Poinsot J., Sinou A., Sternadel J., (1989), *Les villes d'Afrique noire. Politique et opérations d'urbanisme et d'habitat entre 1650 et 1960*, La documentation française, Ministère de la coopération et du développement, 346p.
- Pouyanne G. (2004), « Forme urbaine et mobilité quotidienne », Thèse pour le doctorat en Sciences Economiques, Université Montesquieu-Bordeaux 4, 275p.
- Razafindrakoto M., Roubaud F. (2001), *Pauvreté et récession dans les métropoles africaines et malgaches : éléments de diagnostic*, Dial, 30p.
- Rocheft M. (2000), *Le défi urbain dans les pays du Sud*, L'Harmattan, 184p.
- Sahabana (2006), « Les autobus en site propre intégral, une solution à la crise des transports dans les grandes agglomérations Subsahariennes », Thèse de Doctorat Sciences Economiques, Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2.
- Simon D. (1992), *Cities, capital and development: African Cities in the World Economy*, Londres, Belhaven Press, 226p.
- Wiel M. (2003), "Quelle place donner à la maîtrise de la vitesse automobile en ville? ", XXXIX^e Colloque de l'ASRDLF, Lyon, 1-3 septembre 2003.

Analyse hiérarchique démo-fonctionnelle du système urbain de la région du Centre (Cameroun) : une application de la loi Rang-Taille

Girault Duvalier NDAMCHEU DOSSEU BAMEN

Université de Douala, Cameroun

duvalndam@yahoo.fr

Résumé

L'objectif de ce travail est d'apporter une réflexion approfondie à la hiérarchie spatiale et au développement du système urbain de la région du centre au Cameroun. Cette analyse part du constat selon lequel le système urbain actuel de la région du centre est incapable de diffuser le développement vers les niveaux inférieurs de sa hiérarchie, car c'est un système spatialement non-intégré. L'hypothèse sous-jacente étant que l'absence d'agglomération urbaine de taille intermédiaire est une source de faiblesse pour la constitution d'un système urbain intégré dans cette région. La démarche méthodologique se réfère aux techniques d'analyse proposées par la loi de ZIPF. Elle permet d'étudier la répartition de la population et de comprendre le système et la hiérarchie urbaine. Les données sont issues des Recensements Généraux de la Population effectués au Cameroun dans les années 1976, 1987 et 2005. Les principaux résultats font état d'une macrocéphalie urbaine, ainsi que d'une absence de villes secondaires ou villes relais, capable de diffuser le développement vers les niveaux inférieurs de la hiérarchie. Ces résultats impliquent, pour une dynamique contrôlée des villes, l'élaboration d'une politique de développement permettant l'émergence des villes secondaires.

Mots-clés

région du Centre, système urbain, hiérarchie spatiale, macrocéphalie, loi de ZIPF.

Abstract

The aim of this work is to provide a deeper thought on both the spatial hierarchic and development of the urban system of the Centre Region of Cameroon. The purpose of this research is the inability of the Centre region present urban system to spread growth and development to lower levels of its hierarchy, as it is a spatially non-integrated system. The underlying assumption being that the lack of urban agglomeration of intermediate size is a source of weakness for the establishment of an integrated urban system in this region. The methodology is referring to analysis techniques proposed by ZIPF's law. This enables to study population distribution, to understand the urban system and to define the relations between cities. The data are from the General Population Census of 1976, 1987 and 2005. The main results indicate an urban macrocephaly, and an absence of secondary towns or cities relay capable to diffuse development to the lower levels of the hierarchy. These results imply, for controlled dynamic cities, the elaboration of policy development for the emergence of secondary cities.

Key words

Centre region, urban system, spatial hierarchy, macrocephaly, ZIPF's law.

Classification JEL

J11, J18, R58, C13.

Introduction

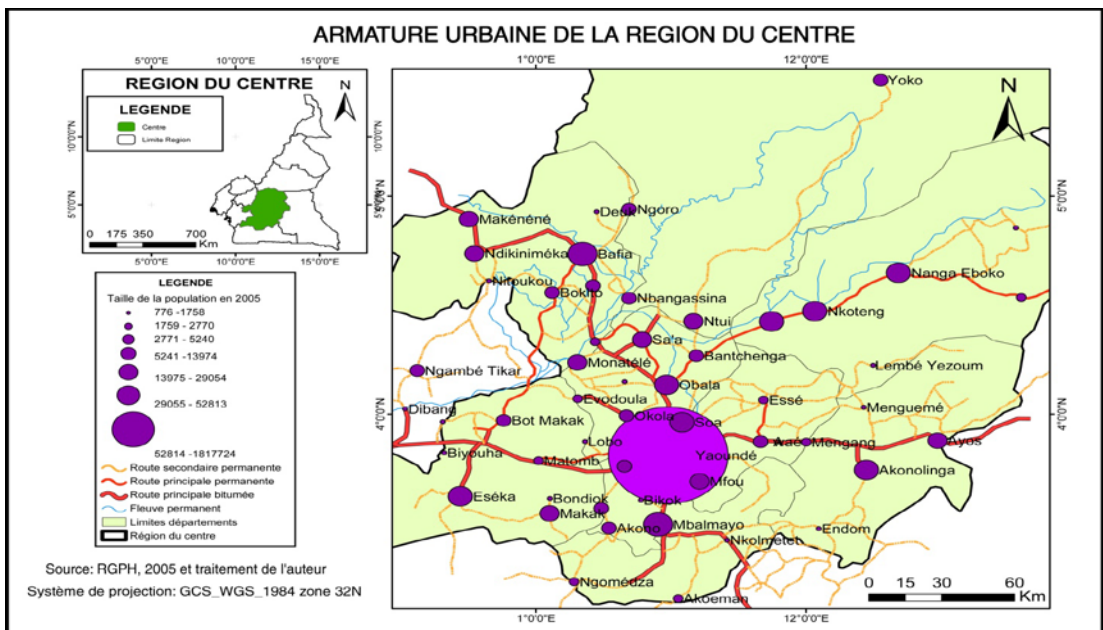
Le modèle fordiste a longtemps constitué la base des politiques de développement dans les économies. Les principaux acteurs du développement étaient représentés par l'Etat et la grande entreprise fordienne intégrée verticalement et fortement hiérarchisée. Ainsi, au sein des économies industrialisées, la réduction des disparités régionales constituait l'objectif prioritaire. La stratégie de développement consistait à faire converger, sur la base des compromis sociaux, la production et la consommation de masse et à uniformiser le développement par un processus de diffusion mis en œuvre par les équilibres de marché.

Cependant, les stratégies économiques allaient être modifiées suite au retournement de la conjoncture, dont les conséquences majeures furent le fléau de fermetures d'entreprises et l'hémorragie de perte d'emploi (Joyal, 1997 ; Fauré et Labazé, 2005 ; Chabault, 2006). Cette forme de développement a également conduit à une répartition inégale de développement dans les régions, entraînant ainsi de fortes disparités du fait de la non prise en compte des réalités spatiales observables (Perroux, 1950). Comme le fait remarquer, à juste titre, François Perroux (1950), *"la croissance n'apparaît pas partout à la fois ; elle se manifeste en certains points, ou pôles de croissance, avec des intensités variables ; elle se repend par divers canaux avec des effets terminaux variable pour l'ensemble de l'économie"*. Ainsi, l'un des facteurs majeurs de la dynamique du déséquilibre régional, au delà de celle des activités économiques et fonctionnelles, est la démographie. En effet, le XX^e siècle est marqué par une croissance rapide de la population urbaine mondiale. Celle-ci est passée de 220 millions à 2,8 milliards d'habitants. Les Pays En Développement (PED), par exemple, ont vu leur population urbaine augmenter de façon exponentielle. En 2000, ces pays abritaient 69% de la population urbaine mondiale et, d'ici à 2030, avec un taux de croissance annuel moyen de 2% (nettement supérieur à celui des pays développés qui est de 0,4%), les villes des PED concentreront 81% de la population urbaine mondiale (World Urbanization Prospect, 2008). Cette situation engendre comme conséquence, dans les PED, est un fort taux d'urbanisation difficilement maîtrisable des villes et une distribution spatiale, et loin d'être homogène, des populations qui tend à se diffuser vers les zones périphériques tout en favorisant l'essor des agglomérations "anarchiques" (Catin et Al., 2003 ; Metral, 2003 ; Essombè Edimo, 2005, 2007a, 2007b, Karray et Toumi, 2007).

De ce point de vue, plusieurs travaux établissent, d'une part, la relation entre la croissance démographique d'une ville ou d'une région et la taille de sa population en fonction des effets externes en présence (Mansfield, 1962 ; Sutton, 1997) et le lien, d'autre part, entre la dynamique urbaine et la croissance. Cette dernière relation serait engendrée par un processus circulaire causée par une agglomération continue et cumulative des ménages et des firmes qui génère à leur tour des effets de taille, ce qui aurait contribué à modeler et à différencier les systèmes urbains dans leur structuration interne et externe. (Glaeser et Al., 1995 ; Krugman, 1996 ; Moomaw et Shatter, 1996 ; Davis et Henderson, 2003 ; Duranton et Puga, 2005 ; Catin et Al., 2008). La configuration du système urbain, sa hiérarchie et la distribution spatiale de ses éléments sont fortement marqués par le contexte dans lequel se sont effectuées l'urbanisation et les modalités de la croissance urbaine. La base productive des villes contribue à moduler l'espacement du semi-urbain, la forte centralisation du système socio-

politique et économique ou la diffusion des services déterminent le processus de hiérarchisation des villes et sa plus ou moins grande régularité.

Le système productif qui prévalait au Cameroun après les indépendances était essentiellement axé sur le développement des grandes villes, qui devaient diffuser la croissance et le développement vers les niveaux inférieurs de la hiérarchie. De ce fait, ces grandes villes, notamment Yaoundé et Douala, étaient considérées, au sens de Garofoli (1992), comme "*de simples réceptacles ou lieux où prend place de façon verticale le processus de développement*". Cependant, suite aux différentes crises qu'a subi le pays, elles sont devenues des vecteurs de déséquilibre, conduisant à la création des phénomènes de polarisation des activités dans l'espace et au développement rapide des centres urbains contrairement aux périphéries¹.



Source : Fond cartographique de l'INC et traitement de l'auteur.

Ainsi, considérons le cas particulier de la ville de Yaoundé², siège des institutions du Cameroun. Cette ville voit son taux d'urbanisation passé de 33,3% en 1976 à 75,8% en 2005³. Avec une population estimée à environ 3 millions d'habitants en 2010 (RGPH/BUCREP, 2010), elle concentre environ 29,7% des entreprises installées au Cameroun (RGE/INS, 2010)⁴. Cette concentration engendre un déséquilibre systémique dans la structure hiérarchique des villes de la région du Centre. D'une armature urbaine composée de 62 villes, de taille disproportionnée, fortement hiérarchisée et de poids démographique variable, cette

¹ A l'instar des villes de Yaoundé et Douala, qui se retrouvent face à de nombreux problèmes dont la prolifération de l'habitat spontané, l'insalubrité, l'insécurité, l'augmentation du chômage, l'étalement urbain...

² Capitale politique du Cameroun et chef lieu de la région du Centre.

³ Année du dernier recensement de la population.

⁴ D'après le Rapport du Recensement Général des Entreprises paru en 2010, le Cameroun compte 93 969 entreprises formelles.

région présente un fort taux de croissance urbaine¹, se situant autour de 75% (RGPH/BUCREP, 2010). Occupant 17,7% de la superficie et 14,8% de la population totale du Cameroun, la répartition de la population entre ses 62 villes est fortement inégalitaire.

Avec seulement 19 des 62 villes seulement disposant de plus de 5000 habitants, l'écrasante majorité sont des très petites villes (moins de 5000 habitants), et la ville de Yaoundé est la seule, d'ailleurs, à atteindre et à dépasser le cap du million d'habitants². L'indépendance et la mise en place de nouveaux maillages administratifs qui en résultent, notamment avec les changements administratifs du fait de la décentralisation, engendrent une hiérarchie très centralisée des villes ayant pour conséquence l'explosion urbaine de la ville primatale, conduisent au phénomène de macrocéphalie³ dont la ville de Yaoundé fait l'objet. Ainsi, de façon légitime, nous pouvons craindre que cette forte concentration des hommes et activités entraîne une élimination des villes secondaires pouvant servir de relais dans le système urbain et positionner la région comme "*perdante*" (Benko et Lipietz, 1992). Car l'écart entre les revenus, des infrastructures de base et le niveau d'emploi⁴ qui s'observe au sein de la région creuse l'écart de croissance entre les villes, dont le développement de la région en dépend. Alors s'installe un déséquilibre social économique et la cohésion territoriale est menacée, car se sont installés les facteurs d'asymétrie territoriale et de discrimination spatiale entre les villes de cette région.

Aussi nous interrogeons-nous sur la capacité d'un tel système à diffuser le développement. L'évolution erratique persistante des performances économiques de la région du Centre continue de questionner et à remettre en cause l'efficacité des politiques de développement mise en œuvre jusqu'alors. Si cette agglomération renferme des avantages externes, (forces centrifuges) n'en disposent pas moins aussi des désavantages externes (forces centripètes). Ces dernières semblent l'emporter sur les premières et l'on constate une périurbanisation poussée et un débordement territoriale de la ville primatale.

Cet article va porter une attention particulière sur la dynamique de population de la région du Centre. Il s'agira, de façon spécifique, de comprendre la structure hiérarchique de cette région à travers l'analyse de son taux de croissance et de la répartition de sa population. Dans ce cadre, l'utilisation de la loi de Zipf (1949), encore appelée *loi Rang-Taille*, permettra d'y arriver. L'hypothèse sous-jacente à cette étude est que l'absence d'agglomération urbaine de taille intermédiaire est une source de faiblesse pour la constitution d'un système urbain intégré dans cette région (Zipf, 1941, 1949). Cette assertion, en procédant à une démonstration systémique, sera mise en lumière par l'analyse approfondie de l'armature urbaine de cette région. Ainsi, cette analyse permet de s'intéresser, non plus à la ville en tant qu'entité douée d'autonomie, mais à ceux qui la font, la façonnent, individus ou groupes, acteurs qui, en

¹ Dans la région du Centre, le taux d'urbanisation a augmenté de 40 points au cours de la période 1976-2005 passant de 29,9 % à 70,1%.

² Au regard des statistiques démographiques, 43 villes ont moins de 5 000 habitants, 17 villes ont une population comprise entre 5 000 et 50 000 habitants, 1 ville, celle Mbalmayo, ayant une population d'environ 60.000 habitants.

³ Situation dans laquelle une grande ville, généralement la Capitale, domine complètement son hinterland.

⁴ La ville de Yaoundé, à elle seule, concentre 90% des emplois tertiaire et 79% des emplois industriels de la région.

fonction du rapport à l'espace qu'ils adoptent, lui donnent sa forme, son sens. De ce point de vue, le développement de cette région ne peut être possible qu'à condition que le pays ou la région développe un système urbain intégré (Pumain, 1992 ; Junius, 1999), sinon la diffusion spatiale de la croissance et du développement vers les niveaux inférieurs de la hiérarchie ne peut se produire.

L'étude se structure de la manière suivante : après un bref examen des principales théories de développement urbain, notamment celles de l'économie urbaine et régionale (I), un exposé de la méthode d'analyse, s'appuyant précisément sur la loi Rang-Taille, dite "loi de Zipf (1949)", est ensuite proposée (II). Puis suivent la présentation des données et les résultats (III) et, enfin, les conclusions à tirer des analyses effectuées (IV).

1. Brève revue de littérature

Depuis Von Thünen (1826), de nombreux travaux ont cherché à expliquer les phénomènes d'agglomération. Plusieurs analyses (Alonso, 1971 ; Lucas, 1988 ; Porter, 1990) soutiennent que l'agglomération est un facteur essentiel de croissance économique. Le dynamisme économique est fondé sur la concentration dans l'espace des activités économiques et résidentielles, qui génère des économies externes ou économie d'agglomération (économie d'échelle, informationnelle, ...). Cependant, elle peut également produire des déséconomies d'agglomération et, au-delà d'une certaine taille, les avantages se transforment en inconvénients (Roback, 1982 ; Burnel et Galster, 1992). Ainsi, dès que les villes atteignent ce seuil, l'élévation des rentes foncières réfrène leur croissance et ce sont d'autres espaces qui vont attirer les hommes et les activités (Henderson, 1988 ; Duranton, 1997a, 1997b ; Brueckner et Zenou 1999). Tant que de nouvelles villes se forment et que les marchés fonciers sont parfaitement concurrentiels, la croissance urbaine conduit à une allocation efficace des ressources (Henderson et Becker, 2000).

Cependant, il n'existe pas encore de consensus sur le rôle des concentrations dans les pays en développement. D'un côté, certains auteurs (Bairoch, 1985, 1992 ; Torado, 1995) soutiennent que les pays moins développés sont sur-urbanisés et que la concentration des populations urbaines dans les villes primatiales peut constituer un blocage à leur développement. Ils montrent l'importance d'un contrôle de la croissance urbaine et militent pour des politiques interventionnistes en matière d'aménagement du territoire, afin de limiter les nuisances sociales et environnementales qu'engendre une concentration trop importante. A contrario, d'autres (Wheaton et Shishido, 1981 ; Moomaw et Shatter, 1993, 1996) plaident en faveur des grandes villes car elles sont nécessaires pour réaliser des économies d'échelle devant permettre un décollage. Ces villes sont considérées comme des moteurs économiques. De ce point de vue, l'approche par les "*coûts de transactions*" (Williamson, 1965) se développe parallèlement aux recherches sur les externalités (El-Shakhs, 1972 ; Davis et Henderson, 2003) dont le constat étant qu'un fort degré de concentration sur un territoire (ville) est associé aux premières étapes de développement et qu'à mesure que le revenu des pays augmente, la primatie est de moins en moins marquée.

D'après Krugman (1991a, 1991b), les rendements croissants, les coûts de transport et l'accessibilité à un vaste marché sont des facteurs clés de concentration. La "*Nouvelle Economie Géographique*", dont il est l'initiateur, estime que les agglomérations résultent de

l'interaction entre ces facteurs et que les firmes localisées dans les régions densément peuplées sont gagnantes, en termes de coûts fixes, si elles concentrent leur production sur un seul site, et en termes de coûts de transport, en étant situées à proximité des vastes marchés (final comme intermédiaire). La primatie sera d'autant plus marquée que les infrastructures de transports internes sont médiocres (Krugman, 1994b). Cependant, les mouvements de libéralisation, en modifiant l'accès aux marchés extérieurs, ont un impact sur les mouvements de localisation. En effet, les rendements d'échelle croissants et l'ouverture commerciale modifient l'organisation spatiale de la production et conduit à la polarisation du territoire (Henderson 1982 ; Krugman et Venables 1995 ; Ottaviano, 2001 ; Parr, 1981, 1985 ; Davis et Henderson, 2003). Néanmoins, si cette polarisation génère des gains de productivité, il n'en demeure pas moins qu'elle engendre des externalités négatives pour le territoire (ville), notamment de forts mouvements migratoires, l'accélération de l'urbanisation et des déséquilibres régionaux, aussi bien économiques que sociaux.

Les hiérarchies trop centralisées peuvent conduire parfois à la macrocéphalie. C'est le scénario de "*l'agglomération catastrophe*" développé dans les modèles "*Centre-Périphérie*" (Krugman, 1991a, 1991b, 1994b, 1998 ; Abdel-Rahman et Wang, 1995 ; Baldwin, 2001, Ottaviano, 2001). Ce phénomène, étant moins caricatural dans la réalité qu'en théorie, laisse tout de même craindre un déficit de villes intermédiaires dans la structure urbaine et l'accentuation du dualisme entre les espaces régionaux. La ville n'est pas une entité isolée, du fait qu'elle entretient des relations avec d'autres villes. Ainsi, dans le sens de Berry (1964), la ville est "*un système dans un système de villes*". Les villes s'organisent en réseaux, parfois extrêmement hiérarchisés, car les relations entre les villes sont causes et conséquences du développement territorial. Les travaux de Christaller (1933) et de Losch (1940), vont susciter un regain d'intérêt pour la notion de hiérarchies urbaine. Le constat étant que les armatures urbaines semblent s'organiser selon de fortes régularités de taille, de nombre et d'espacement.

Les concepts de centralité et de hiérarchie sont extrêmement liés. Les villes sont très souvent assimilées à des centres (économique, administratifs, religieux, sociaux, ...) car elles exercent une activité de contrôle sur le territoire qui l'entoure et polarisent les flux, du fait qu'elles soient à la fois un nœud de communication et un centre d'échange (Pumain, 1994). Aussi entretiennent-elles des rapports hiérarchiques avec d'autres villes de tailles différentes dans un même espace. La théorie des places centrales, élaborée par Christaller (1933) et améliorée par Losch (1940) ensuite renouvelée par les modèles récents de l'économie géographique, apporte des explications sur la raison et la manière de la cohabitation entre les villes de tailles différentes sur un même espace. Ils essaient de montrer que les villes s'inscrivent dans un système urbain organisé en réseaux hiérarchisés, dans un contexte d'équilibre général spatial (Fujita et Mori, 1997 ; Fujita et Al., 1999 ; Fujita et Krugman, 2000). La distance entre les villes, prise en compte dans ces modèles par l'introduction du coût de transport interurbain, est définie comme le lien spatial entre ces villes. La diffusion de l'urbanisation s'explique alors par la croissance de la population et l'interaction entre les forces centrifuges et centripètes, dont la résultante détermine le niveau d'équilibre spatial. La position d'une ville dans le système est fonction de sa taille et de son rang dans la hiérarchie urbaine (Beguin, 1979). Et cette hiérarchie, dans la réalité, se construit selon une spécialisation fonctionnelle aux différents niveaux. C'est une condition de stabilité du système dans le temps (Pumain et Morriconi-Ebrat, 1997). Pourtant, l'existence de différentes catégories d'agglomérations sont à la base de l'équilibre et de la stabilité du système. Les petites villes servent d'interface entre le monde rural et le monde urbain, les villes moyennes entre les petits centres et les

métropoles régionales et ainsi de suite, les Capitales offrant une connexion privilégiée avec le reste du monde. Dans cette optique, les tailles des centres sont décroissantes en fonction du rang qu'ils occupent dans la hiérarchie et l'absence de ville de tailles intermédiaires est un frein à l'équilibre et à la stabilité du système car elle ne permet pas la diffusion de la croissance et le développement vers le niveau inférieur du réseau de la hiérarchie (Pumain et Morriconi-Ebrat, 1997).

2. Méthodologie

2.1. Sources de données

Notre analyse utilise principalement les données issues des RGPH¹ réalisés par le BUCREP² en 1976, 1985 et 2005 ainsi que celles du RGE³ de 2009 effectués par l'INS⁴. Le traitement des données est effectué à partir des logiciels spécifiques appropriés, notamment Stata12 pour les régressions économétriques et ArcView pour la production cartographique.

2.2. Les indices statistiques

Plusieurs indices statistiques ont été développés pour mieux appréhender le système urbain, au rang desquels nous avons :

2.2.1. L'indice de primatie de Jefferson (1939)

Cet indice est exprimé par le rapport entre la première ville et la seconde ville du système urbain.

$$\text{Noté } PRIM_1 = \frac{\text{Taille}(\text{ville1})}{\text{Taille}(\text{ville2})}.$$

2.2.2. L'indice de macrocéphalie de Steward (1958)

Il mesure le rapport de la grande ville aux trois villes qui la suivent dans la hiérarchie démographique et fonctionnelle.

$$\text{Noté } PRIM_2 = \frac{\text{Taille}(\text{ville1})}{\text{Taille}(\text{ville2}) + \text{Taille}(\text{ville3}) + \text{Taille}(\text{ville4})}.$$

¹ Recensement Général de la Population et de l'Habitat.

² Bureau Central des Etudes et de Recherches sur la Population.

³ Recensement Général des Entreprises.

⁴ Institut National de la Statistique.

2.3. L'analyse de la distribution des villes de la région du Centre par la loi Rang-Taille : explication et modélisation

La hiérarchie urbaine a été souvent analysée sur la base de la loi Rang-Taille, connue, par ailleurs, par la loi de Zipf (1949) qui a montré que les forces d'organisation spatiale de concentration-dispersion agissent de manière à ce que la taille des villes (P) se distribue de manière régulière en fonction inverse de leur rang (R).

Cela revient à ordonner les villes selon leur poids démographique et à les représenter, dans un graphique arithmétique, par une courbe concave inverse et se traduit, dans un graphique bi-logarithmique avec en ordonnées les logarithmes des populations en fonction du logarithme de leur rang (en abscisses), par une droite décroissante lorsque la distribution est régulière. La loi Rang-Taille se présente alors comme la répartition interne d'un système urbain où la taille des villes est fonction de leur rang.

L'organisation hiérarchique d'un système de villes se caractérise alors par sa courbe représentative bi-logarithmique. L'estimation par les MCO¹ du nuage des points permet de déterminer les ajustements linéaires de cette courbe ainsi que les paramètres et indices associés.

La loi de ZIPF (1949) utilise la formulation des droites de régression des distributions de type parétien de Lotka (1924) qui se présente comme suit :

$$Y = a_1 X + b_1$$

où Y est le logarithme de la population de la ville ; X est le logarithme du rang de la ville et a_1 est l'indice de l'inégalité des tailles des villes du système urbain. C'est la pente et sa valeur est toujours négative. Plus sa valeur est petite plus la population est distribuée de manière inégale ; b_1 est la constante représentant la taille de la ville de premier rang (plus grande ville). C'est aussi l'ordonnée à l'origine. La forme finale de l'équation est donc :

$$\log(pop) = a_1 \log(rang) + b_1$$

A l'issue de la régression, la pente renseigne sur type de rapport qui existe entre les villes successives de la distribution et le coefficient de détermination (R^2) mesure le degré de relation entre les logarithmes des rangs et les logarithmes des populations des villes.

La loi Rang-Taille suppose donc une relation linéaire entre la population et le rang de la ville. Cette relation permettrait d'atteindre l'optimum de Pareto. Dans la réalité, par contre, cette relation n'est pas très souvent linéaire et des ajustements ont été fait afin de mieux comprendre l'évolution des villes, surtout celles de petite taille.

¹ MCO : Moindres Carrées Ordinaires.

Ainsi, Gabaix et Ibragimov (2006) proposent une méthode permettant, d'une part, de calculer les coefficients de hiérarchisation et de Pareto, et, d'autre part, d'éliminer les biais des MCO pour les échantillons de petite taille. Ils substituent au modèle Rang-Taille traditionnel un modèle $Rang - \frac{1}{2}$ supposé plus robuste et mieux adapté. Ce modèle stipule que le $Rang - \frac{1}{2}$ d'une ville donnée est inversement proportionnelle à sa taille, d'où l'équation suivante proposée : $\log(rang_j - \theta) = \alpha - \gamma \log(pop)$ où $\theta = \frac{1}{2}$ et γ est le coefficient de hiérarchisation.

Lorsque le coefficient de hiérarchisation γ est :

- $\gamma < 1$, l'effet d'agglomération est renforcé et les villes de grande taille (ou la plus grande ville) ont un poids important que dans une distribution qui suit la loi de ZIPF ;
- $\gamma > 1$, nous sommes en présence d'un espace polycentrique où le nombre de villes moyennes est plus important.

Afin de mesurer l'évolution et déterminer le rang exact de la grande ville, des villes moyennes et petites du système urbain, Rosen et Resnick (1980) nous proposent une déviation possible de la loi de ZIPF, qui consiste à ajouter un terme quadratique à l'équation de base de la relation Rang-Taille, et proposent l'équation suivante :

$$\log(rang) = \alpha + \beta \log(pop) + \delta \log(pop)^2$$

Lorsque :

- $\delta \neq 0$ (significativement), nous nous éloignons de la loi de ZIPF ;
- $\delta > 0$, la courbe de la distribution Rang-Taille est strictement convexe, ce qui signifie que le nombre de villes moyennes est inférieur à celui prédit par la loi de ZIPF,
- $\delta < 0$, la courbe de la distribution est strictement concave, ce qui implique un nombre important de villes moyennes dont le poids démographiques contrebalance celui des grandes et des petites villes.

3. Présentation des résultats

3.1. Le poids écrasant de Yaoundé, ville primatale, dans le système urbain de la région du Centre

La Capitale Yaoundé se présente comme la ville primatale dont le poids est prépondérant dans le système urbain, du fait qu'elle se détache du reste des villes.

Le système urbain de la région du Centre est fortement polarisé et 2/3 de sa population vivait en zone urbaine, dans les villes de plus de 30000 habitants (les villes de Yaoundé, Mbalmayo et Bafia) (RGPH3/BUCREP, 2010). La région concentre 26,8% des activités économiques

nationales, et dont 90% d'entre-elles environ sont localisées dans la Capitale, Yaoundé (RGE/INS, 2009). De plus, cette ville supporte 90% des emplois permanents, 60% du parc automobile, 85% des activités bancaires, 90% des infrastructures touristiques, et en termes de formation universitaire, 90% des étudiants de la région (RGE/INS, 2009 ; INS, 2010, 2011). Cette situation confirme la primatialité de la ville de Yaoundé sur la région du Centre et peut s'expliquer par la forte attractivité qu'exerce cette ville sur son hinterland à cause de sa formation administrative, politique, diplomatique et socioéconomique où la place de Yaoundé n'est que le reflet du poids prépondérant de l'Etat centralisé dans l'espace et dans la société. Cette primatialité de Yaoundé s'accompagne d'une carence des villes moyennes et une multiplication des petites villes où la faiblesse démographique de certains centres se trouve souvent compensée par leur poids fonctionnel.

Pour mieux apprécier la primatie urbaine, qui renvoie à la situation dans un système urbain se caractérise par la dominance d'une seule ville, différents indices ont été développés, notamment l'indice de primatie de Jefferson (1939) et l'indice de macrocéphalie de Steward (1958). Ces indices permettent de mesurer le poids de la grande ville, Yaoundé dans le cas présent, dans le système urbain.

3.1.1. Une grande rupture entre Yaoundé et la seconde ville Mbalmayo : l'indice de primatie de Jefferson (1939)

Le rapport à la seconde ville n'a cessé de s'élever depuis l'indépendance. Le développement de la Capitale a été plus rapide que dans la seconde ville en termes d'infrastructures socio-économiques, de bases, administratives, etc. pourtant, la distance qui sépare la Capitale à la seconde ville du système est d'environ 50 km de route et dont moins d'une heure pour s'y rendre.

L'indice de Jefferson (1939), exprimé par le rapport entre la première ville Yaoundé et la seconde ville Mbalmayo est, formellement, représenté par l'équation suivante :

$$PRIM_1 = \frac{Taille(ville1)}{Taille(ville2)}$$

L'analyse de cet indice n'a pas cessé de s'élever depuis l'indépendance du pays en 1960. Nous observons un "décrochage" entre les deux premières agglomérations du système. En effet, étant de 14 en 1975, il est passé à 19 en 1985 puis 34 en 2005. L'évolution croissante de cet indice exprime une forte polarisation de l'espace par la Capitale Yaoundé et l'atrophie de la seconde ville Mbalmayo dont l'évolution démographique est restée très modeste et se trouve un peu délaissé par le secteur public.

Le constat qui s'y dégage est que la primatialité ne se limite pas seulement à la première ville et touche aussi les autres villes dont la taille s'écarte trop des villes qui lui succèdent. De plus, ce n'est pas un phénomène isolé. C'est également le cas des systèmes urbains régionaux où certaines villes jouissent d'une primatie indiscutable, écrasant les autres villes de la région. C'est le cas, par exemple, des villes de Bafoussam et Douala dans les régions de l'Ouest et du Littoral respectivement.

3.1.2. Un grand écart avec les villes moyennes : l'indice de macrocéphalie de Steward (1958)

Le rapport de la Capitale aux trois villes qui la suivent dans la hiérarchie démographique et fonctionnelle (Mbalmayo, Bafia et Obala ou Soa selon les cas) est exprimé par l'indice de macrocéphalie de Steward (1958) et dont la formulation est :

$$PRIM_2 = \frac{Taille(ville1)}{Taille(ville2) + Taille(ville3) + Taille(ville4)}.$$

Cet indice n'a cessé, lui aussi, de croître depuis 1975, où il était de 6, passant à 8 en 1985 puis à 14 en 2005. Cette évolution exprime que ces villes moyennes, notamment Obala et Bafia, n'ont pas non plus atteint une taille qui leur permet même d'atténuer les écarts qui les séparaient de la Capitale Yaoundé.

Trois facteurs importants peuvent expliquer l'atonie des villes moyennes dans le système urbain de la région du Centre :

- La faiblesse du niveau de vie et la forte ruralité de ces villes font en sorte que les besoins de la population rurale soit modestes et peu diversifiés, au point que les petits centres urbains s'avèrent souvent largement suffisants pour les satisfaire localement et le recours aux villes de niveau supérieur ou lointain se trouve limité ;
- L'importance du court-circuitage dans le système urbain qui s'opère au profit de la Capitale essentiellement et en fait la plaque tournante du fonctionnement spatial ;
- La faiblesse de la vie régionale politique et économique font que la primatie est très marquée.

Les deux indices que nous venons de déterminer expriment, en fait, le rapport de Yaoundé aux villes du sommet de la hiérarchie urbaine, que ce soit la seconde ville (Mbalmayo) ou celles qui lui succèdent dans la hiérarchie (Bafia, Obala ou Soa) qui est plutôt à la consolidation au profit de la Capitale. Cette réalité est encore plus claire si l'on considère les autres villes qui viennent derrière la quatrième ville. En effet, l'analyse montre que Yaoundé a une population supérieure à l'ensemble des 50 autres villes du système urbain de la région du Centre.

3.2. Analyse économétrique de la hiérarchie urbaine de la région du Centre

Afin de mieux comprendre et étudier le phénomène, nous avons procédé à deux niveaux d'estimation économétrique par les MCO du coefficient de hiérarchisation des villes de la région du Centre.

3.2.1. Résultats de la régression selon la méthode traditionnelle de ZIPF (1949) et de l'équation corrigée de Gabaix et Ibragimov (2006)

Les résultats sont fournis dans le tableau 1 ci-après :

Tableau 1. Estimations du coefficient de hiérarchisation dans la distribution Rang-Taille des villes de la Région du Centre (1976-2005)

Méthode	Coef. de hiérarchisation selon la méthode des MCO de l'équation traditionnelle de ZIPF : $\log(rang) = \alpha - \gamma \log(taille)$			Coef. de hiérarchisation par la méthode des MCO de l'équation corrigée par Gabaix et Ibragimov (2006) : $\log(rang - \frac{1}{2}) = \alpha - \gamma \log(taille)$		
Années	Coefficient γ	Constante	R^2 ajusté	Coefficient γ	Constante	R^2 ajusté
1975	-0,61**	7,385	0,9626	-0,70***	7,96***	0,9701
1985	-0,64**	7,991	0,9529	-0,71***	8,52***	0,9637
2005	-0,62**	8,255	0,9426	-0,67***	8,67***	0,9498

*Les étoiles expriment le degré de significativité des variables : *** = 1% ; ** = 5% et * = 1%.*

Selon les deux méthodes d'estimation utilisées, le coefficient de hiérarchisation du système urbain de la Région du Centre (la pente de la droite d'ajustement) reste toujours inférieur à 1 ($\gamma < 1$). Cela illustre le fait que l'effet d'agglomération est renforcé et les grandes villes ont un poids important dans la distribution qui suit la loi de ZIPF. Il existe donc une grande distorsion entre la grande ville et son suivant.

De plus, nous remarquons que le coefficient de hiérarchisation γ évolue, en valeur absolue, entre 1975 et 1985, mais baisse en 2005. Cette caractéristique traduit un mouvement de concentration vers les grands centres urbain, et exprime la forte hiérarchisation du système urbain de la région du centre. Elle implique, également, une taille élevée de la ville primatale, la ville de Yaoundé, et reflète l'allure exacerbée de sa croissance urbaine. L'évolution du coefficient de hiérarchisation montre que le paysage urbain de la région du Centre est très hiérarchique et fortement déséquilibrée en faveur de la ville de Yaoundé, qui abrite d'importantes fonctions administratives, politiques, socioéconomiques et diplomatiques. De ce point de vue, les travaux de Ades et Glaeser (1995) ainsi que ceux de Davis et Henderson (2003) insistent, à juste titre, sur la relation entre la concentration de la population et les institutions politiques. Ils arrivent à la conclusion selon laquelle la Capitale administrative a tendance à encourager la concentration de la population.

Au regard de ces résultats, le système hiérarchique urbain de cette région peut se présenter en trois niveau :

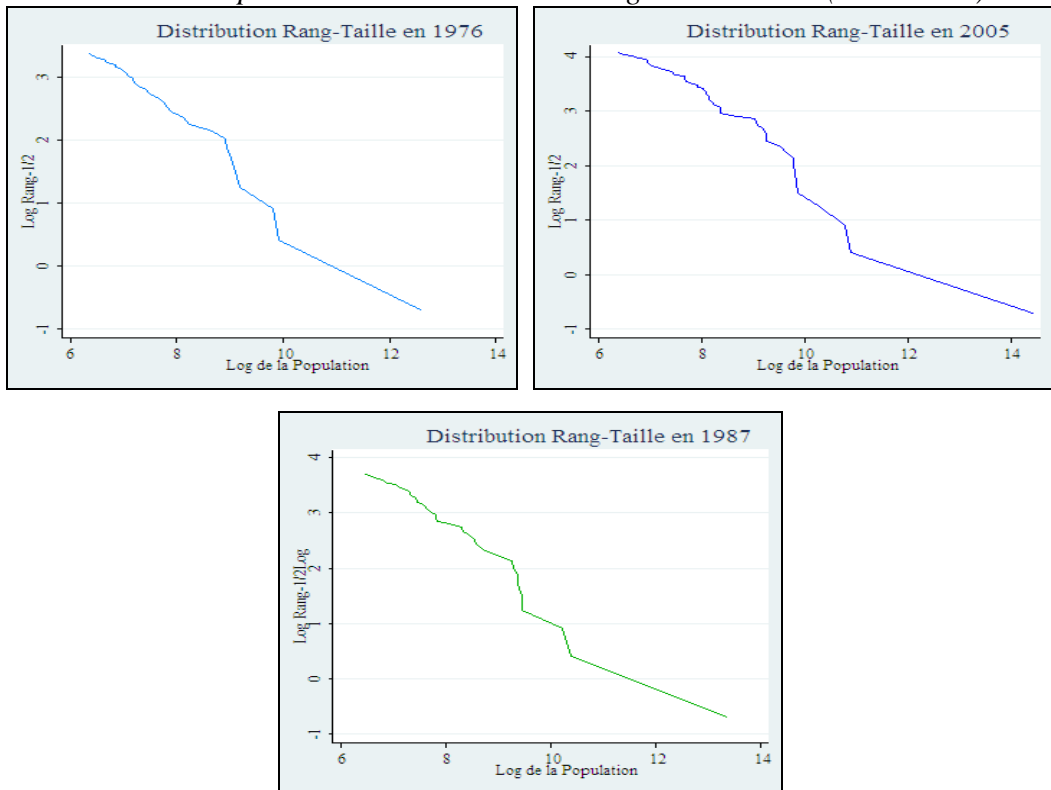
- Le premier niveau est la ville de Yaoundé. Avec environ 2 millions d'habitants en 2005 ;
- Le deuxième niveau est constitué des villes de Mbalmayo (52 813 habitants en 2005), Bafia (47 471 habitants en 2005) et Obala (29 054 habitants en 2005) ;
- Le troisième niveau est constitué des autres villes dites "petites", dont la population est inférieure à 5000 habitants

Ce troisième constitue l'ossature de la structure urbaine et dessine la colonne vertébrale de l'organisation territoriale régionale.

Ainsi, comme la plupart des pays de l'Afrique Sub-Saharienne, le Cameroun apparait comme un pays de petite ville, à l'image du système urbain de la région du Centre. La courbe hiérarchique des villes du système urbain de la région du Centre montre une convexité très nette au niveau des petites villes de moins de 30 000 habitants. Cette convexité exprime le gonflement des petites villes dont le nombre est élevé par rapport à l'ensemble du système urbain. L'importance des petits centres urbains est liée à un processus de croissance démographique qui se fait en grande partie par le bas et renforce la croissance urbaine de la grande ville à travers le processus de l'exode rural.

La rupture basale de la courbe se situe vers les 5 000 habitants et marque le passage du système urbain au système des agglomérations rurales. Ce seuil n'est fixe et évolue dans le temps. En effet, le seuil de "l'urbanité" se déplace au fur et à mesure que le pays s'urbanise. Lorsque nous observons le déplacement de la courbe hiérarchique vers le haut, cela pourrait traduire un enrichissement du système urbain par la base et une croissance urbaine diffuse qui se répartit, d'une manière hétérogène, sur l'ensemble des agglomérations urbaines. Cette rupture basale traduit n'est, en réalité, qu'une zone de transition vers un autre système hiérarchique, celui du monde rural.

Graphiques 1-3. Evolution de la distribution Rang-Taille des villes de plus de 500 habitants de la Région du Centre (1976-2005)



Sources : INS/RGPH, 76, 87, 2005 et traitement de l'auteur.

Notons, cependant, l'existence d'un caractère proxémique entre le monde urbain et le monde rural. En effet, ces agglomérations rurales gravitent autour des agglomérations urbaines

(Yaoundé et Mbalmayo) et dont l'influence de la plus grande s'établit sur environ 50 Km à la ronde. La ruralité est au palier de l'urbanité et s'influence mutuellement avec des intensités variables en fonction des forces en présence.

3.2.2. Résultats de la régression par la méthode quadratique de Rosen et Resnick (1980)

Cependant, la loi de ZIPF suppose une relation linéaire entre le logarithme de la taille et le logarithme du rang de chacune des agglomérations du système urbain. Pourtant, dans la réalité, cette relation n'est toujours pas vérifiée et Rosen et Resnick (1980) proposent un ajustement quadratique de la loi de ZIPF, et dont l'équation permet de déterminer la forme système urbain.

Tableau 2. Résultats de la régression quadratique de Rosen et Resnick (1980) sur la distribution des villes de la région du Centre selon leur taille, estimée par la méthode des MCO

Année	Coef β	Coef δ	A	R ² ajustée
1976	-0,989 (0,000)	0,020 (0,047)	8,979 (0,000)	0.966
1987	-1,112 (0,000)	0,025 (0,006)	10,065 (0,000)	0,960
2005	-0,868 (0,000)	0,013 (0,068)	9,369 (0,000)	0,944

Sources : RGPH 1975, 1985, 2005 et traitement de l'auteur ; les t-statistique sont entre parenthèses.

Les résultats de la déviation de Rosen et Resnick (1980) confirment la convexité de la distribution du système urbain régionale. Tout au long de la période, le coefficient δ est significativement différent de zéro, et donc on s'éloigne de la loi de Pareto. Cela traduit le fait que le nombre de villes moyennes est inférieur à celui préconisé par la loi de Zipf, la taille de la grande ville est plus importante que les villes moyennes et les petites villes sont plus nombreuses. L'augmentation de la constante α entre les années 1975-1985 traduit un processus grandissant de concentration des populations urbaines dans la plus grande ville. Cependant, en 2005 cette constante a baissé, en partie à cause des effets de congestion observés dans la grande Capitale qui conduit à une migration relative de la population vers des centres urbains secondaires (notamment Mbalmayo, Soa, Bafia, Obala) à proximité de Yaoundé.

Ces résultats démontrent que la ville de Yaoundé est conséquence et source "d'économie d'agglomération" (Remy, 1966). Les interactions individuelles et la concentration de la population (et son importance) existe à travers une "dynamique cumulative" favorisée par la fonction et le rôle qu'elle joue dans le système urbaine. Cette dynamique, lorsqu'elle est vérifiée, engendre des "forces d'agglomération". Cependant, elle peut aussi développer ses propres limites en créant des "forces de dispersion", ce qui aura pour conséquence de freiner le processus, de limiter la taille de la concentration et/ou de favoriser de nouveaux centres de concentration (phénomène polycentrique). (Catin et Al., 2008 ; Essombè Edimo, 2007a, 2007b ; Fujita & Thissé, 1997, 2003 ; Krugman, 1998a, 1998b). Ces limites au processus d'agglomération sont essentiellement la congestion urbaine au centre-ville, l'étalement urbain, les problèmes de pollution, etc. Ainsi, la ville primale, outre sa fonction attractive, peut être un

point de départ de développement des autres villes de la région du Centre : c'est le principe de la "centralité-diffusion" (Huriot et Al., 1994).

Conclusion

La prédominance des villes de grande taille et l'existence de systèmes urbains déséquilibrés constituent les grands traits qui, aujourd'hui, caractérisent et distinguent le système urbain dans beaucoup d'économies en développement. La multiplication des petites et moyennes villes, du fait des fortes mobilités et dans un contexte de dérégulation politique, ne joue effectivement pas le rôle de relais de développement au sein des régions ces pays. Pourtant, la plupart des théories de développement régional et territorial s'accordent à montrer le rôle fondamentales de ces villes intermédiaires dans les nouvelles configurations territoriales, l'importance qu'ils représentent dans la hiérarchie et le système urbain ainsi que les enjeux de développement (Bretagnolle, 2009 ; Pumain et Al. 2009).

De l'analyse que nous venons d'effectuer, il ressort que, comme la plupart des systèmes urbains du Cameroun, celui de la région du Centre est fortement déséquilibré. Ce déséquilibre s'exprime sous différentes formes par la primatilité, l'absence du maillon moyen ou la faiblesse du niveau de base. Ce déséquilibre systémique est encore marqué par la présence d'un phénomène macrocéphalique, où la première ville écrase tout le reste. C'est le cas de la ville de Yaoundé. La dynamique urbaine de la région du Centre ne favorise que le développement de la grande ville, Yaoundé, au détriment des autres villes du système. La faiblesse des villes moyennes reflèterait le décalage entre le milieu rural, où le niveau de vie est relativement faible et n'a en fait besoin que de petits centres de base pouvant assurer les services élémentaires, et le milieu urbain, qui se trouve plus porté vers la capitale. L'examen de la loi Rang-Taille révèle une structure non linéaire du système de villes de la région, ce qui traduit une convexité très nette de la distribution des villes dans son espace. Cette convexité exprime la dilatation de la grande ville, Yaoundé, et la multiplication des petites villes dans le système urbain qui ne jouent pas leur rôle de relais dans le développement de la région du Centre. Cette absence de relais est préjudiciable à la dynamique d'ensemble et au processus de développement dans la région (Guerin et Pumain, 1990). En fin d'analyse, le système urbain de la région du Centre est à l'image du modèle socio-économique adopté au Cameroun, qui se présente par la forte centralisation politico-économique laissant peu de place aux autres villes et par un encadrement trop serré de l'espace et de la population.

Cependant, plusieurs interrogations demeurent à ce stade de l'analyse. En effet, il serait enrichissant, dans l'analyse systémique effectuée, d'aller au-delà de la seule perspective démographique et a-spatiale de la structure du système urbain de la région du Centre. Elle permettrait également de déterminer les villes « perdantes » ou encore les effets des dépendances spatiales dans le processus de développement. Quels liens, spatiaux et fonctionnels, existent-ils entre les villes de cette région ? Dans quel sens et avec quelle intensité ces liens influencent-ils le développement des villes ? Comment décongestionner la ville de Yaoundé, ville primatale ? Quelle politique pour endiguer le phénomène de macrocéphalie présente dans cette région ? Quel rôle peuvent jouer les autres villes de la région, en fonction de leur spécificité, dans le processus de développement ? Toutes ces questions, aux résonances lourdes, restent encore sans réponses mais ouvrent la voie à des recherches intéressantes.

Références bibliographiques

- Abdel-Rahman H., et Wang P. (1995), « Toward a general-equilibrium theory of a core-periphery system of cities », *Regional Science and Urban Economics*, N°25.
- Ades A. et Glaeser E. (1995), « Trade and circuses: explaining urban giants », *Quarterly Journal of Economics*, N° 110(1).
- Alonso W. (1964), *Location and land use. Toward a general theory of land rent*, Harvard University Press.
- Bairoch P. (1985), *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Gallimard.
- BAIROCH P. (1992), *Le Tiers-monde dans l'impasse. Le démarrage économique du XVIII^e*, Gallimard.
- Baldwin R.E. (2001), « Core-periphery model with forward-looking expectations », *Regional Science and Urban Economics*, N°31.
- Beguín H. et Thisse J.F. (1979), « An axiomatic approach to geographical space », *Geographical Analysis*, vol. 11, N° 4.
- Benko G. et Lipietz A. (1992), *Les régions qui gagnent*, Paris, PUF.
- Bretagnolle A. (2009), « Villes et réseaux de transport : des interactions dans la longue durée (France, Europe, Etats-Unis) », HDR, Université Paris 1.
- Brueckner J. et Zenou Y. (1999), « Harris-Todaro models with a land market », *Regional Science and Urban Economics*, N°29.
- Bucrep (2010), *Rapport du Troisième Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH)*. Yaoundé, BUCREP, MINEPAT, République du Cameroun.
- Burnell J. et Galster G. (1992), « Quality-of-life measurements and urban size: an empirical note ». In *Urban Studies*, 29(5), pp. 727-35.
- Catin M., Hanchane S. et Kamal A. (2008), « Urbanisation, primatie et étapes de développement : existe-t-il une courbe en cloche ? », *Région et Développement*, N° 27.
- Chabault D. (2006), « Les systèmes territoriaux de production : revue de littérature et approches théoriques d'un concept évolutif », CERMAT-IAE, Université de Tours.
- Christaller (1933), *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Iena, G. Fischer (traduction anglaise partielle par Ch.W. Baskin (1966), *Central Places in Southern Germany*, Englewood Cliffs Prentice Hall)
- Davis J.C. et Henderson V. (2003), « Evidence on the political economy of the urbanization process », *Journal of Urban Economics*, 53, pp. 98-125.
- Davis J. et Henderson V. (2003), « Evidence on the political economy of the urbanization process », *Journal of Urban Economics*, Vol. 53, Janvier.
- Durantón G. (1997a), « La nouvelle économie géographique : agglomération et dispersion », *Economie et Prévision*, N°131.
- Durantón G. (1997b), « Urbanisation et multipolarité dans une économie spatiale », *Annales d'Economie et de Statistiques*, N°45.
- Durantón G. et Puga D. (2005), « From sectoral to functional urban specialization », *Journal of Urban Economics*, Vol. 57, Mars 2007.
- El-Shakhs S. (1972), « Development, Primacy and Systems of Cities », *The Journal of Developing Areas*, N°78.
- Essombe Edimo J. R. (2007b), *Spatialité et développement économique à Douala : entre le hasard et la nécessité*, Paris, L'Harmattan.
- Essombe Edimo J.R. (2005), « Le développement territorialisé à Douala, fondements et repérage des modalités institutionnelles d'une dynamique nouvelle », *Mondes en Développement*, N° 130, Vol. 33.
- Essombe Edimo J.R. (2007a), « Localisation des entreprises industrielles et création de nouvelles centralités à Douala », *Mondes en Développement*, N° 137, Vol. 35.
- Faure Y.-A. et Labaze P. (2005), « Les territoires productifs des agglomérations de PME dans les Suds : modèles et problèmes », Antheaume B., (Ed.), *Le territoire est mort, Vive les territoires ! : Une (ré)fabrication au nom du développement*, Paris, IRD.

- Fujita M. et Mori T. (1997), « Structural Stability and Evolution of Urban Systems », *Regional Science and Urban Economics*, N°27.
- Fujita M., Krugman P. et Venables T. (1999), *The Spatial Economy*, MIT Press.
- Fujita M. et Krugman P. (2000), « A monopolistic competition model of urban systems and trade », Huriot J.M., et Thissé J.F. (Eds.), *The Economics of Cities*, Cambridge University Press.
- Gabaix X. et Ibragimov R. (2006), « Log(Rank – ½) : a Simple Way to Improve the OLS Estimation of Tail Exponents », Discussion Paper 2006, Harvard Institute of Economic Research, Harvard University.
- Garofoli G. (1992), « Les systèmes de petites entreprises: un cas paradigmatique de développement endogène », Benko G. et Lipietz A. (Ed.), *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique*, Paris, Presses universitaires de France.
- Glaeser E., Scheinkman J. et Shleifer A., (1995), « Economic growth in a cross-section of cities », *Journal of Monetary Economics*, N° 36.
- Guerin-Pace F. et Pumain D. (1990), « 150 ans de croissance urbaine », *Economie et Statistique*, N° 220.
- Henderson V. (1982), « Systems of cities in closed and open economies », *Regional Science and Urban Economics*, N° 12.
- Henderson V. (1988), *Urban Development: Theory, Fact and Illusion*, Oxford University Press.
- Henderson V. et Becker R. (2000), « Political Economy of City Sizes and Formation », *Journal of Urban Economics*, N° 48.
- Huriot M., Perreur J. et Derognat I. (1994), « Espace et distance », Auray J.P. (Ed), *Encyclopédie d'Economie Spatiale : Concepts – Comportements – Organisations*, Paris, Economica.
- I.N.S. (2010), *Annuaire statistique du Cameroun*, Yaoundé, MINEPAT, République du Cameroun.
- I.N.S. (2010), *Rapport du Recensement Général des Entreprises (RGE) 2009*, Yaoundé, MINEPAT, République du Cameroun.
- I.N.S. (2011), *Annuaire statistique du Cameroun*, Yaoundé, MINEPAT, République du Cameroun.
- Jefferson N.M. (1939), « The Law of the Primate City », *Geographical Review*, Cf. Readings in Urban Geography.
- Joyal A. (1997), « PME et développement territorial », Julien P. A.,(Ed.), *PME : bilan et perspectives*, Québec, Presses Interuniversitaires.
- Karray Z et Toumi S. (2007), « Investissement direct étranger et attractivité : appréciation et enjeux pour la Tunisie », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2007/3 – octobre, pp. 479-501.
- Krugman P. (1998b), *L'économie auto-régulatrice*, Bruxelles, éd. De Boeck.
- Krugman P. (1991b), « Increasing returns and economic geography », *Journal of Political Economy*, 99(3).
- Krugman P. (1994b), « Urban concentration: the role of increasing returns and transport costs », *Proceedings of the World Bank*, Annual Conference on Development Economics.
- Krugman P. (1996b), *The Self-Organizing Economy*, Blackwell.
- Krugman P. et Venables J. (1995), « Globalization and the Inequality of Nations », *The Quarterly Journal of Economics*, 110(4), pp. 857-870
- Krugman P. (1998), What's new about economy geography?, *Oxford Review of Economic Policy*, Vol. 14, N° 2.
- Krugman P. (1991a), *Geography and trade*, MIT Press.
- Krugman P. (1996a), « Confronting the Mystery of Urban Hierarchy », *Journal of the Japanese and the International Economies*, 10, pp. 399-418.
- Lösch A. (1940), *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, Iéna, G. FISCHER, (traduit en américain en 1954, *The economics of location*, New Haven, Yale University Press).
- Lucas R. (1988), « On the mechanics of economic development », *Journal of Monetary Economics*, 0(22), pp. 3-22.
- Mansfield E. (1962), « Entry, Gibrat's Law, Innovation, and the Growth of Firms », *The American Economic Review*, Vol. 52, N° 5 (Dec.).
- Moomaw R. et Shatter A. (1993), « Urbanization as a Factor in Economic Growth », *Journal of Economics*, 19, pp. 1-6.

- Moomaw R. et Shatter A. (1996), « Urbanization and Economic Development: A Bias toward Large Cities? », *Journal of Urban Economics*, Vol. 40, Juillet.
- Ottaviano G. (2001), « Monopolistic competition, trade, and endogenous spatial fluctuations », *Regional Science and Urban Economics*, 31(1), pp. 51-77.
- Parr B. (1981), « Temporal change in a central-place system », *Environment and Planning A*, 13, pp. 97-118.
- Parr B. (1985), « A Note on the Size Distribution of Cities over Time », *Journal of Urban Economics*, 18(2), pp. 199-212.
- Perroux F. (1950), « Economic Spaces: Theory and Applications », *Quarterly Journal of Economics*, N° 64(1).
- Porter M.E. (1990), *The Competitive Advantage of Nations*, New York, The Free Press.
- Pumain D. (1994), « Villes et agglomérations urbaines », *AURAY*.
- Pumain D. et Moriconi-Ebrard F. (1997), "City Size Distributions and Metropolisation", *Geojournal*, N° 43-4, pp. 307-314.
- Pumain D., Sanders L., Bretagnolle A., Glisse B., Mathian H. (2009), "The Future of Urban Systems", D. Lane, D. Pumain, S. Van der Leeuw, G. West (eds.), *Complexity perspectives on innovation and social change*, ISCOM, Springer, Methodos Series, Berlin, chapter 12.
- Remy J. (1966), *La ville phénomène économique*, Bruxelles, Ed. La Vie Ouvrière.
- Roback J. (1982), « Wages, Rents and the Quality of Life », *Journal of Political Economy*, 90(6), pp. 1257-78.
- Rosen K., Resnick M. (1980), "The Size Distribution of Cities: an Examination of the Pareto Low Primacy", *Journal of Urban Economics* 8, pp. 165-186.
- Stewart C.T. (1958), « The size and spacing of cities », *Geographical Review*, 48, pp. 222-245.
- Sutton J. (1997), « Gibrat's Legacy », *Journal of Economic Literature*, Vol. 35, N° 1 (Mars, 1997).
- Todaro M. (1995), *Reflections on Economic Development*, Edward Elgar.
- Von Thünen J. H. (1826), *Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landschaft und Nationalökonomie*, traduction anglaise par Wartenberg C. M. (1966), *Von Thünen's Isolated State*, Oxford, Pergamon Press.
- Wheaton W.C. et Shishido H. (1981), « Urban Concentration, Agglomeration Economies, and the Level of Economic Development », *Economic Development and Cultural Change*, 30, pp. 17-30.
- Zipf G.K. (1941), *National unity and disunity*.
- Zipf G.K. (1949), *Human Behavior and the Principle of Least Effort*, Cambridge.

Un littoral sans maritimité : obstacle aux échanges extérieurs

Slimane MERZOUG

Université de Bejaia, Algérie
merzougslimane@yahoo.fr

Résumé

La participation d'un pays au commerce international est largement tributaire des coûts de transport maritime qui sont contraignants dans plusieurs pays en développement. La marginalisation de ces derniers est expliquée dans cet article par la « maritimité », définie par la fonction d'échanges des ports et des services maritimes.

L'analyse des données de diverses sources sur le cas de l'Algérie nous a permis, d'une part, de confirmer l'importance des taux de fret maritime pour ce pays, et d'autre part, de constater que les actions de l'État pour minimiser les pertes sur l'économie nationale qu'engendrent ces taux de fret sont en deçà des défis qu'exige la croissance linéaire du commerce maritime.

Mots-clés

coût de transport maritime, commerce extérieur, transport maritime, ports.

Abstract

The participation of a country in the international trade is largely dependent on the maritime costs of transport which are constraining in several developing countries. The marginalization of the latter is explained in this article by the "maritimity", defined by the function of exchanges of the ports and the maritime services.

The analysis of the data of various sources on the case of Algeria enabled us, on the one hand, to confirm the importance of the maritime freight charge for this country, and on the other hand, to note that actions of the State to minimize the losses on the national economy which these freight charges generate are in on this side challenges that the linear growth of the maritime trade requires.

Key words

maritime cost of transport, foreign trade, maritime transport, ports.

Classification JEL

L92, P25.

Introduction

La concentration des échanges internationaux à plus de $\frac{3}{4}$ en volume vers le transport maritime, place ce dernier comme un facteur stratégique qui conditionne la capacité d'un pays à intégrer le marché mondial. Dans ce contexte, la baisse des coûts de transport maritime est considérée comme le moteur de la mondialisation actuelle. En effet, le coût de transport maritime ou le fret maritime pour le commerce mondial (coût de transport par rapport à la valeur des marchandises échangées) aurait baissé de 12% en 1950 à 6% au début des années 1990 (Gouel et al, 2008).

Le rôle du fret maritime dans la mondialisation des échanges est particulièrement souligné dans plusieurs études. Ce rôle s'est affirmé davantage suite à la baisse des barrières douanières conséquence des vagues de libéralisations économiques, en impliquant une augmentation relative des coûts de transport dans la détermination des échanges (Amjadi et yeats, 1995). Ainsi, un accroissement des coûts de transport de 10% réduit le volume des échanges de plus de 20%, et que la qualité des infrastructures de transport explique 40% des coûts du transport (Nuno et Anthony, 2000). En outre, le doublement des coûts du transport maritime réduit la croissance économique annuelle de près de la moitié d'un point de pourcentage (Steven et Jeffrey, 1998).

Contrairement à la littérature économique dominante qui stipule que la baisse du fret maritime représente un facteur capital dans la mondialisation des échanges, des études récentes montrent qu'il constitue, pourtant, un obstacle aux échanges particulièrement dans les pays en développement. D'après la Cnuced (2011), le fret maritime représente près de 9% de la valeur des importations des pays en développement (PED) contre 6,4% pour les pays développés et il a atteint près de 30% dans les pays enclavés à faible revenu. Dans le même sens, le rapport de la Banque mondiale (2004) explique la faible participation des PED aux échanges par la qualité insuffisante de leurs infrastructures de transport. Par ailleurs, les raisons de l'augmentation des frais de transport maritime dans ces pays sont expliquées par la structure des marchandises échangées et les dés économies d'échelle (Hummels, 2006), les infrastructures portuaires (Nuno et Anthony, 2000) et par le facteur temps dans les échanges (Hummels, 2001).

À l'image des PED, l'Algérie supporte des coûts de transport maritime très élevés (Setti et al, 2011). La situation de l'Algérie montre un paradoxe d'une concentration des échanges (98%) à la voie maritime et d'une faible maritimité. Cette dernière est définie comme la « variété des façons de s'approprier la mer en insistant sur celles qui s'inscrivent dans le registre des préférences, des images, des représentations collectives... » (Peron et Rieucan, 1996)¹. Cette définition bien qu'elle fournit une explication sociologique et culturelle sur le rapport de l'homme au littoral et à la mer, elle renferme aussi une fonction d'échanges à travers les ports de commerce et des flottes maritimes. Ainsi, l'objet du présent article consiste à expliquer la faible maritimité sous cet angle dans les PED et très particulièrement en Algérie, tout en abordant aussi un élément capital qui l'amplifie et qui consiste à la structure commerciale déséquilibrée et irrégulière qui caractérisent ces pays.

Les multiples facettes de la maritimité de point de vu fonction d'échanges, nous amène à analyser des données qualitatives et quantitatives. Les différentes ressources exploitées sont celles des années 2012 et 2011, et concernent notamment les statistiques de la Cnuced et de l'OMC, les annuaires statistiques des ports de commerce algériens, des statistiques collectées auprès des plus importantes compagnies desservant le marché algérien, ainsi qu'auprès des quelques importateurs. Afin de faire une meilleure lecture et une analyse plus fine des informations statistiques, nous avons réalisé des entretiens semi-directifs avec plusieurs acteurs dans le domaine portuaire et maritime (directeur des ports du ministère des Transports, compagnies maritimes étrangères et transitaires). L'analyse est organisée en deux parties. La première traite du contexte de transport maritime dans les PED et les principaux freins à leur intégration au commerce international. La seconde partie soulève le paradoxe du sous-

¹ Peron Françoise. et Rieucan Jean. (1996), *La maritimité aujourd'hui*, Paris, l'Harmattan, p 14.

développement du secteur portuaire et maritime et de la quasi-concentration des échanges de l'Algérie à ce mode de transport.

1. Transport maritime et mondialisation dans les PED

Nous considérons que la faible maritimité qui est la traduction d'un service maritime et des ports sous-développés est reflétée dans le niveau des taux de fret maritime. Ces derniers, mesurés par rapport à la valeur des importations par régions donnent les pays d'Afrique comme la région la plus défavorisée avec un fret maritime qui est supérieur de quatre points de pourcentage à celui des pays à économies développées (tableau 1). Par contre, les PED d'Asie ont réduit l'écart qui les sépare des pays développés, pendant les trois décennies, pour s'établir à un point de pourcentage. L'évolution constatée traduit la montée du pacifique dans l'industrie maritime et portuaire, dont les plus grands chantiers de construction navale, les ports et les flottes maritimes appartiennent aux pays asiatiques, notamment la Chine et la Corée du Sud.

Tableau 1. Coût de fret en pourcentage de la valeur des importations : trend à long terme (1980-1989, 1990-1999 et 2000-2009) (pourcentages en moyenne pour les décennies)

Régions	1980s	1990s	2000s
PED d'Afrique	12,3	12,1	10,5
PED d'Océanie	11,6	12,0	9,5
PED d'Amérique	8,3	8,3	8,2
PED d'Asie	8,9	8,4	7,4
Économies développées	7,4	7,3	6,4

Source: établi à partir de CnuCED (2011), étude sur les transports maritimes.

La faible position prise par plusieurs PED, notamment d'Afrique dans le transport maritime mondial sera analysée dans cette partie par la structure et la géographie des échanges, ainsi que par la qualité des infrastructures portuaires et des services de transport.

1.1. La structure et la géographie des échanges des PED

L'apparition du pétrole à partir des années 50 dans le commerce maritime a modifié la structure des échanges entre les pays¹. Au même moment, il y a eu l'émergence de quelques pays d'Asie dans la production et l'exportation des produits manufacturés, d'où la forte croissance de ces produits qui viennent s'ajouter à la structure ancienne des échanges (OMC, 2011). À l'exception des dragons asiatiques, les autres PED d'Afrique, d'Amérique latine, du Moyen-Orient et de la CEI² sont des régions qui continuent d'avoir une structure des échanges traditionnels. Cette structure des échanges déséquilibrée provoque un retour à vide des conteneurs et des navires, ce qui augmente le fret maritime dans ces pays.

La dichotomie dans les échanges n'est pas favorable à l'investissement ce qui laisse le service

¹ L'importance du pétrole réside dans son utilisation dans plus de 70.000 produits manufacturés (médicaments, synthétiques, engrais, peintures et vernis, acryliques, plastiques et cosmétiques).

² Communauté des États indépendants.

de transport sous-développé. Cet état du secteur est présent dans plusieurs PED qui sont paradoxalement très dépendant du commerce international. En effet, le ratio des exportations sur le PIB est de 32% dans l'ensemble des PED à l'exception des pays d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient pour manque de données, tandis qu'il est de 30% pour les pays développés (Banque mondiale, 2013). La structure des échanges accentue en grande partie cette dépendance. En effet, la part des produits combustibles et des produits des industries extractives dans les exportations totales des pays d'Afrique est de 65%, contre seulement 11% pour l'Europe, tandis que les produits manufacturés représentent 76% à l'exportation pour l'Europe et 18% pour l'Afrique. La dépendance s'explique aussi par la faiblesse des échanges intra-régionaux des PED, qui représentent à peine un quart de leur commerce extérieur, ce qui signifie que les 3/4 de leurs échanges se font avec les pays du nord développés (OMC, 2011). Il y a une forte dépendance à l'égard des pays développés, notamment en produits manufacturés. Cette géographie des échanges et la dépendance accrue des PED envers les pays développés accentuent le rôle stratégique du transport maritime qui constitue le mode de transport le plus utilisé. Il joue même un rôle exclusif dans les échanges extérieurs dans plusieurs pays. En dépit de cette dépendance, le maillon maritime et portuaire est sous-développé.

1.2. Le sous-développement du maillon portuaire et maritime

La qualité insuffisante de service et le sous-développement des infrastructures de transport sont un maillon faible dans la fonction d'échanges des PED. Ces derniers accusent un retard dans le transport maritime par conteneur, développé à partir des années 50, qui est considéré comme un mode d'acheminement moderne.

Les contraintes propres à ces pays qui freinent l'expansion de la conteneurisation comme mode de transport moderne et le développement du service de transport maritime sont :

- Climat économique instable qui n'incite pas à des investissements lourds qu'exige la conteneurisation ;
- La nature des relations marchandes : faiblesse des flux en direction des PED;
- Déséquilibre du trafic : saisonnalité et irrégularité des flux ;
- Le sous-équipement portuaire qui ne facilite pas la conteneurisation. À cet effet, les armateurs équipent leur porte-conteneur de grues pour pallier à leur manque dans les enceintes portuaires, mais qui s'avèrent moins productives.

Cependant, quelques pays émergents d'Asie deviennent de plus en plus pionniers dans la chaîne de transport maritime (construction navale, armements, opérateurs portuaires). Cette percée de certains pays comme la Chine¹, la Corée du Sud et le Singapour s'explique en premier lieu par une forte subvention de l'État. Des subventions qui coïncident avec les dernières évolutions du secteur maritime et qui consistent au développement de la conteneurisation et au gigantisme naval et portuaire. Les charges provoquées par cette nouvelle orientation du secteur (assurances, infrastructures et superstructures portuaires

¹ La politique maritime largement appuyée par l'État en Chine a fait de ses ports les plus importants ports au monde en termes de tonnage traité, représentant près de 1/3 du commerce maritime mondial en 2010. Ainsi, sur les 17 ports les plus importants au monde, 9 sont chinois. Pour les pays d'Afrique et d'Amérique latine, le secteur est sous-développé avec aucun port et aucun armateur de tailles importantes.

adaptées...) sont avantageusement prises en charge par l'État dans ces pays. Toutefois, cette intervention n'explique pas à elle seule la montée de l'Asie dans l'industrie maritime, puisque la demande pour le commerce international qui s'émane de cette région en pleine croissance économique joue aussi un rôle positif. Ce basculement vers le pacifique est depuis quelques années confirmé devant le recul de l'Occident ; puisque sur 35 pays propriétaires qui détiennent 96% de la flotte mondiale, 16 sont asiatiques, 15 sont européens et 4 sont américains.

2. Le fret maritime et le commerce extérieur de l'Algérie

Face à la convergence quasi-totale des échanges extérieurs de l'Algérie à la voie maritime, le fret maritime est élevé. Il est particulièrement très élevé pour les produits de faible valeur et pour ceux aux conditions de transport particulières, tel que le conteneur frigorifique noté en tableau 2 par t/c dry.

À la lecture du tableau, nous pouvons constater que le fret maritime représente 19,5% de la valeur d'une tonne de baes de jus, en raison des conditions techniques et de sécurité qu'exige le transport de conteneur frigorifique. Pour les grumes (Sapelli) en provenance du Cameroun, nous remarquons une part importante du fret maritime (21,2%) dans la valeur d'une tonne, en raison de la distance, mais aussi de la faible valeur à la tonne du produit. À l'inverse, le fret maritime représente une part minime pour une tonne de poudre de lait étuis, pour son prix élevé à la tonne.

Tableau 2. Fret maritime en pourcentage de la valeur des importations

Marchandise	Provenance	% du fret
Poudre de lait étuis	Argentine	2,23
Pailles de jus	France	9,62
Baes de jus (t/c dry)	Allemagne	19,49
Riz blanc	Vietnam	14,5
Grumes (sapelli)	Cameroun	21.21

Source : Notre propre enquête auprès de quelques importateurs algériens, 2012.

Tableau 3. Fret maritime par conteneur en provenance d'Asie vers l'Algérie, la Tunisie et le Maroc, mars 2012 (Unité : millier de dollars USD)

Asie	Type de conteneur en EVP ¹	Algérie	Tunisie	Maroc
Nord	20	2,8	2,7	2,5
	40	5,2	5	4,48
Centre	20	3	2,8	2,7
	40	5,6	5,2	5
Sud	20	3	2,9	3,6
	40	5,3	5,3	6,6

Source : Établi par nos soins à partir des données fournies par : CMA-CGM et Maersk Algérie, 2012.

¹ EVP (Equivalent Vingt Pieds) : unité de mesure permettant de quantifier le nombre de conteneurs par rapport à un même référent (1 conteneur de 40 pieds = 2 E.V.P.).

Malgré la volonté affichée par l'État à travers les différents projets d'investissement et les réformes du cadre réglementaire, les ports algériens sont limités à des navires *feeders* (navires de petite taille) et la flotte maritime nationale ne couvre, désormais, que près de 2 % du commerce extérieur. Dans cette situation, le transport maritime en Algérie est soumis au dictat des compagnies maritimes étrangères qui appliquent des taux de fret élevés par rapport aux pays du Maghreb (Maroc et Tunisie) (tableau 3).

Cependant, on remarque que d'après le tableau que le Maroc est plus défavorisé pour ses approvisionnements en provenance de l'Asie du sud, cela s'explique par le fait que le fret maritime dépend de plusieurs paramètres tels que le volume des échanges, la disponibilité des flux de retours, le niveau de concurrence sur la ligne... etc.

2.1. Programme national de développement portuaire

L'espace portuaire algérien est composé de treize ports de commerce dont huit sont tournés vers les marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Mostaganem, Djendjen, Ténès, Ghazaouet et Dellys), trois ports mixtes qui accueillent les marchandises générales et les hydrocarbures (Bejaia, ancien port de Skikda et Arzew) et enfin, deux ports spécialisés dans les hydrocarbures (Bethouia et le nouveau port de Skikda).

Le retard accumulé par l'ensemble des ports algériens peut être imputé aux facteurs suivants:

- Les contraintes structurelles liées à la vétusté et à l'inadaptation des infrastructures et superstructures;
- Le déficit accumulé en matière d'équipements, de procédures de facilitation et de développement en général du complexe portuaire;
- Les difficultés issues de l'organisation globale.

Pour limiter les effets de ces retards sur l'économie nationale, l'État a établi un programme de grande envergure pour le développement des infrastructures de transport. Pour cet effet, des enveloppes financières conséquentes sont réservées à leur développement, mais dans lesquelles la part revenant aux investissements portuaires est moins importante¹.

Les plus importants projets en cours consistent à la réalisation d'un terminal de transbordement de conteneurs au port d'Alger et au port de Djendjen, ainsi que la consolidation et la modernisation des ports existants (extension des aires de stockage et des linaires des quais). Sur un autre plan et afin d'améliorer la connectivité des ports avec l'arrière-pays, le schéma national d'aménagement des infrastructures de transport terrestre prévoit des pénétrantes autoroutières et un dédoublement des voies ferrées pour relier les principaux ports à l'autoroute est-ouest et aux régions intérieures du pays.

¹ Dans le programme de soutien à la relance économique à court et moyen termes 2001/2004, le coût global des travaux publics (toutes les infrastructures de transport à l'exception de celles qui relèvent du transport ferroviaire pour laquelle le montant s'élève à 54,6 milliards de DA) est estimé à 45,3 milliards de DA. Sur ce montant seuls 8,5 milliards sont affectés aux infrastructures maritimes, le reste est réparti sur les infrastructures routières avec 30,9 milliards de DA et 5,9 milliards de DA aux infrastructures aéroportuaires.

2.2. Atonie du système portuaire et maritime

Les statistiques portuaire et maritime¹ ne donnent aucun port algérien comme étant d'importance internationale, à l'exception des ports pétroliers². En outre, la prise en charge du commerce extérieur par le pavillon national est en recule permanente (elle est passée de 10% en l'année 2000 à 2% en l'année 2012³). Les navires battants le pavillon national sont frappés par le vieillissement et des pannes à répétition qui alourdissent leurs charges financières.

Le très grand recul de la flotte maritime nationale démontre que les différentes restructurations⁴ n'ont pas apporté des résultats escomptés. Face à ce déclin, le tonnage traité par les ports algériens est en constante augmentation. Il est surtout dominé par les exportations des hydrocarbures qui représentent 85 600 554 tonnes, contre 32 556 033 tonnes pour les produits hors hydrocarbures. L'évolution exponentielle du trafic maritime qui passe de 61 millions de tonnes en 1981 à 118 millions de tonnes en 2011 n'est pas une traduction d'un développement économique du pays, mais elle dénote une forte dépendance à l'égard du marché mondial. Cette dépendance s'explique par le caractère primaire des échanges avec à l'exportation une prédominance des hydrocarbures et à l'importation diverses marchandises⁵.

En outre, cette structure ne favorise pas la conteneurisation comme mode de transport le plus économique et intermodal par son adaptation au transfert d'un mode de transport à un autre. Le taux de conteneurisation représente 57% en 2010, contre plus de 90% au niveau international. D'après le graphe suivant, on constate un rattrapage très important à partir de 2006 et dont le taux a presque doublé, et si l'on prend en compte cette évolution depuis 2000, on remarque que la conteneurisation a presque triplé en 10 ans. Toutefois, l'absence du fret conteneurisable de retour s'oppose au développement de la conteneurisation qui se heurte au problème de rentabilité⁶.

¹ Selon l'annuaire statistique des ports de commerce (2011), le premier port en Algérie hors hydrocarbure est celui de Bejaia avec un tonnage de 9393900.

² Les ports spécialisés dans les exportations du pétrole sont : Arzew, Skikda et Bejaia, avec respectivement un tonnage en 2011 de 52647733, 23282044 et 4211602.

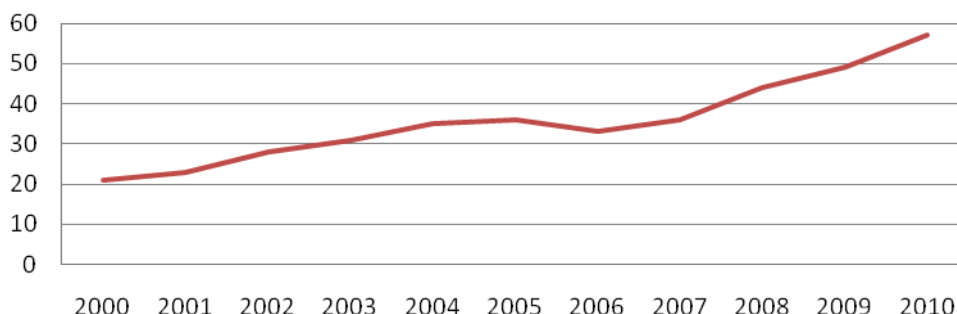
³ Selon les statistiques du ministère des Transports, 2012.

⁴ Les différentes restructurations de la CNAN (compagnie nationale algérienne de navigation), qui a été désengagée du transport des hydrocarbures en 1982 avec la création de l'Hyproc (contrôlée depuis 1997 par la société nationale de valorisation des hydrocarbures) et puis du transport de passagers à partir de 1987 avec la création de l'entreprise nationale de transport maritime de voyageurs (ENTMV Algérie Ferries), n'ont pas permis un développement d'un armateur national. Malgré l'aide des pouvoirs publics, la CNAN n'est pas sortie de la zone de turbulence et elle est affaiblie par une forte concurrence de quelques compagnies européennes. Le monopole de ces dernières sur le marché algérien, qui devient important avec une augmentation linéaire des échanges, notamment à l'importation, est soldé par la faillite de la compagnie maritime CALTRAM (société mixte algéro-libyenne) en mars 2005 et la situation financière de la CNAN est compliquée davantage par de nombreux arrêts techniques et des saisies conservatoires.

⁵ Les *vracs du sud* s'opposent aux *boîtes des villes* : les boîtes de conteneur se concentrent à l'importation dans les ports des grandes villes, tandis que les vracs liquides non conteneurisables s'exportent via des ports spécialisés.

⁶ En effet, la nature capitalistique de ce mode de transport très exigeant en équipements et en superstructures portuaires, nécessite un remplissage optimal qui n'est pas compatible avec la structure déséquilibrée du commerce algérien.

Graphe 1. Évolution du taux de conteneurisation, de 2000 à 2010



*Source : établi à partir des annuaires statistiques
des ports de commerce (ministère des Transports), diverses années.*

L'inadéquation de la demande de transport est conjuguée à une qualité de service portuaire insuffisante. Les ports algériens souffrent des contraintes physiques de tirants d'eau qui varient pour la plupart entre 10 et 13 mètres et qui sont loin des exigences actuelles des navires de grandes capacités et de tirant d'eau qui dépasse 18 mètres, et de longueur des quais qui ne dépasse pas les 300 mètres¹. Ces contraintes limitent la taille des navires et empêchent la réalisation des économies d'échelle, ce qui ne favorise pas la réduction du niveau de taux fret maritime. Le plus grand porte-conteneur réceptionné dans les ports algériens ne dépasse pas 2000 EVP (équivalent vingt pieds), alors que les navires de dernière génération dépassent les 12000 EVP. À ces caractéristiques physiques s'ajoutent le sous-équipement portuaire² qui rallonge les délais de prise en charge des marchandises et des navires, ce qui à leur tour pose un problème de respect des fréquences et des délais de livraison des marchandises.

L'insuffisance des équipements provoque des rendements faibles, ces derniers sont d'une moyenne de 200 tonnes/heure, à comparer aux normes internationales qui atteignent les 1000 à 1500 tonnes /heure. La création des terminaux à conteneur à partir de la fin des années 90 et l'introduction des opérateurs étrangers à partir de 2005 dans la gestion des terminaux à conteneur, certes ont permis une amélioration de la conteneurisation, mais celle-ci n'est pas accompagnée d'une baisse significative des taux de fret maritime et d'une réduction importante des attentes dans les ports. Par ailleurs, les ports algériens sont des ports urbains et caractérisés par une insuffisance des espaces terrestres de stockage et des quais, ce qui limite toutes les possibilités d'extension.

La multiplication des intervenants dans l'enceinte portuaire (service des douanes, direction de la concurrence et des prix, les services qualité et phytosanitaire) constitue un autre maillon faible dans la chaîne de transport maritime. Les démarches administratives sont longues et non uniformes, elles sont souvent répétitives, non justifiées et non nécessaires. À cet égard, les technologies de l'information et de la communication (TIC)³ sont un outil essentiel pour la

¹ SOGEPORT (société de gestion des participations de l'État), 2012, Document interne.

² À l'exception du port de Bejaïa, aucun port algérien ne dispose de portiques de quai.

³ L'utilisation des TIC dans les opérations du commerce international est d'un intérêt très important dans la réduction des délais des échanges et dont l'EDI constitue l'outil le plus utilisé dans le domaine maritime et portuaire.

réduction des délais de transit portuaire. Le projet de développement de l'échange de données informatisées (EDI) en Algérie dont le port de Bejaia a été désigné comme port pilote n'a pas encore vu le jour dans le système informationnel des ports algériens. Contrairement à cette volonté de développer ce système d'information, la réglementation algérienne n'autorise pas les documents électroniques pour les opérations de dédouanement.

Les différentes contraintes et les risques de séjours prolongés dans les ports, ainsi que les charges qui en découlent amènent les armateurs à élever le fret maritime à destination de l'Algérie, afin de compenser les éventuelles pertes. En plus du fret initial, des surestaries sont payées à l'armateur pour raison de dépassement des délais d'escale du navire et de restitution des conteneurs. Les charges de surestaries qui coûtent à la banque d'Algérie environ 900 millions de dollars¹ l'année, sont le résultat des dysfonctionnements expliqués précédemment, mais aussi de l'absence d'une culture de conteneur chez les importateurs algériens qui le considère souvent comme un équipement de stockage et dans certaines situations il est même utilisé pour des fins de spéculation².

2.3. Une privatisation inachevée et des mesures inopportunes

L'économie algérienne a connu dès le début des années 90 des changements structurels. L'ouverture vers l'économie de marché est dictée par la vague de mondialisation et par la crise de l'endettement qui a frappé l'économie algérienne, à partir du milieu des années 80, suite à la baisse du prix du pétrole. À l'image de ces profonds changements, le secteur de transport maritime qui est resté pendant longtemps entre les mains de l'État pour des considérations de souveraineté et pour son caractère stratégique pour le pays n'est ouvert aux capitaux privés qu'à partir de 1998³. La principale rupture faite à l'occasion de cette ouverture réside dans la séparation entre les activités à caractère commerciales (manutention, stockage, empotage, dépotage...) et les activités à caractère publiques (sécurité, douane...).

Cependant, l'absence de concertation avec les communautés portuaires de chaque port et la faible attractivité de l'Algérie (Mohamed-Cherif et Ducruet, 2012) ont freiné la voie vers cette nouvelle organisation portuaire et le secteur ne suscite pas encore un intérêt des investisseurs privés nationaux et étrangers. La prise de conscience de l'autorité centrale de la nécessité de réformer le système portuaire a été intervenue en 2006⁴, en autorisant l'entrée des opérateurs étrangers dans le cadre des jointes-ventures. C'est ainsi que deux opérateurs mondiaux sont associés dans la gestion des terminaux à conteneurs à Bejaia, à Djendjen et à Alger (avec port of Singapour authority (PSA) pour le premier et Dubaï Ports World (DPW) pour les seconds). Les résultats positifs réalisés par le partenariat entre le port de Bejaia et le PSA restent un exemple à suivre par les autres ports algériens. La dotation en équipements appropriés et d'un management efficace ont fortement amélioré les rendements portuaires, par une cadence de traitement des conteneurs qui passe de 12 conteneurs/h en 2005 à 30 conteneurs/h en 2010 et

¹ Selon une estimation du ministère des Transports.

² Certains importateurs utilisent le conteneur pour dissimuler des marchandises prohibées et interdites dans la réglementation algérienne. Il s'agit dans certains cas des produits usagés déclarés à la douane comme étant neufs et des produits impropres à la consommation et nocifs à la santé publique.

³ Un nouveau code maritime est promulgué à cet effet en remplacement de celui de 1976 qui stipule, par contre, le caractère public et national de l'activité portuaire et maritime.

⁴ Décret n°2006-139, du 15 avril 2006.

par la même occasion la durée d'escale des navires est passée de 35 h à 10 h pendant la même période.

Par ailleurs, afin de limiter les pertes en devises qu'engendrent les surestaries et le fret maritime, l'État a pris un certain nombre de mesures. Premièrement, une circulaire est légiférée pour réserver le port d'Alger exclusivement pour le trafic de conteneur en orientant les vracs et le trafic automobile vers les autres ports voisins. Mais, cette mesure s'avère inopportune, et n'a pas résolu le problème de congestion qui avant tout est due au trafic de conteneur, car celui-ci est le plus exigeant en espace et en équipements modernes. De plus, l'application de cette mesure n'a pas amélioré les rendements portuaires qui restent à une dizaine de conteneurs manutentionnés par heure et à plus de vingt jours pour le dédouanement. Deuxièmement, un projet qui est mort-né a prévu un contrôle extraportuaire (dans les magasins des importateurs) entre les autorités des douanes et des directions de commerce, ainsi que l'instauration du circuit vert pour les importateurs les plus réguliers n'a pas été appliqué dans les faits. Sur le terrain la situation est beaucoup plus paradoxale avec une gestion très aléatoire des conteneurs qui sont scannés systématiquement même à vide !

Devant la situation actuelle, les ports algériens risquent un jour d'être éclipsés par ceux de Tanger-Med (Maroc) ou d'Enfidha (Tunisie) (cote, 2011). Les réformes et les projets de développement sont réalisés dans une vision restreinte et ne sont pas intégrés dans un cadre global d'aménagement du territoire.

2.4. Une vision globale déficitaire du secteur de transport

La réalisation des infrastructures de transport en Algérie dépend de deux tutelles (ministère des Travaux publics et ministère des Transports). Cette double intervention provoque des lenteurs dans les réalisations et une gestion inefficace du secteur. Il s'ensuit un déséquilibre frappant en matière d'investissement qui est orienté davantage vers le transport terrestre (routier et ferroviaire) face à une infrastructure portuaire qui a moins bénéficié des grands investissements réalisés en Algérie (cote, 2011). À titre d'exemple, le tirant d'eau dont souffrent les ports algériens n'a pas fait l'objet d'amélioration depuis 2006 (SOGEPOR, 2012).

Le sous-développement portuaire dénote l'absence d'une vision globale du secteur de transport et de la logistique. Situés en majorité dans les grands centres urbains, les ports sont mal connectés aux autres modes de transport. De plus, malgré les grands investissements dans les transports terrestres, notamment routier, celui-ci est saturé particulièrement à l'approche des ports ce qui entrave la fluidité des marchandises.

En résumé, on note qu'il y a un manque d'imagination en matière de gouvernance territoriale qui constitue un véritable blocage pour toute perspective de développement portuaire. Les grands ports à l'image du port de Rotterdam doivent leurs succès à la synergie entre les différentes parties prenantes qui président à sa destinée est telle qu'elle dépasse de loin la question de l'efficacité logistique (Guillaume, 2008). Une vision globale est donc nécessaire pour tout projet de développement portuaire.

Par ailleurs, la position géographique par rapport aux grands axes de transport maritime et le statut juridique des opérateurs portuaires ne constituent pas en eux-mêmes des conditions de

succès pour une façade maritime donnée. Les exemples des façades maritimes non influentes dans le commerce international sont nombreux, les ports d'Égypte sur le canal de Suez et du Maroc sur le détroit de Gibraltar sont les meilleurs exemples, malgré leurs positions stratégiques sur les routes maritimes. En outre, l'ascension fulgurante des opérateurs publics tels que DPW et PSA est la preuve que la philosophie libérale considérée comme la meilleure option est dépassée par le savoir-faire des hommes. Enfin, le volume des échanges interne n'est plus une condition pour le développement portuaire. À cet égard, le port de Singapour est un bon exemple, qui malgré l'étroitesse du marché interne¹, il est parmi les cinq premiers ports mondiaux. Il constitue un centre de distribution (Hub) pour tous les ports secondaires de la région et les flux traités en son sein dépassent largement les besoins de son hinterland.

Conclusion

Le transport maritime est depuis longtemps au cœur des échanges internationaux. Ce n'est pas par hasard qu'à chaque progrès dans ce mode de transport correspond une nouvelle étape de la globalisation. À l'heure actuelle, la conteneurisation est au centre de la mondialisation des échanges. Cette course incessante de l'industrie maritime mondiale (gigantisme, spécialisation des navires et développement de la conteneurisation) a imposé un rythme insoutenable pour un ensemble des PED qui restent marginalisés, en raison d'une qualité de service insuffisante et des coûts de transport maritime relativement élevés par rapport à la moyenne mondiale.

L'Algérie ne fait pas exception et présente les caractéristiques suivantes : une dépendance vis-à-vis du transport maritime et une structure des échanges déséquilibrée, d'une part, et le sous-développement de son secteur maritime et portuaire, d'autre part. La situation des ports algériens de conception coloniale et orientés vers l'exportation à qui s'ajoutent les lenteurs bureaucratiques, sont responsables d'un dysfonctionnement de la fonction d'échanges extérieurs des ports que nous avons qualifiés tout au long de cet article de faible maritimité.

Le cas étudié confirme les conclusions des études antérieures qui soulignent le poids de la qualité des infrastructures portuaires (Ximena et *al*, 2004 ; Nuno et Anthony, 2000 et Banque mondiale, 2004) et du temps dans les échanges (Hummels, 2001). Le sous-équipement et l'inadaptation des infrastructures portuaires, ainsi que la lenteur des procédures douanières et les longues attentes en rade et à quai jouent en défaveur de la compétitivité commerciale de l'Algérie. Par ailleurs, la dichotomie qui marque le commerce extérieur de ce pays et son déséquilibre n'incitent pas à l'investissement dans le secteur, notamment de la part des opérateurs privés, ceci confirme l'analyse de Hummels (2006) qui souligne l'importance que revêt la nature des biens échangés, ainsi que leur volume sur une ligne maritime dans la diminution du niveau des taux de fret maritime. Toutefois, le cas étudié nous renseigne sur sa particularité par rapport au contexte actuel du secteur maritime, marqué par une forte concurrence amplifiée par la surcapacité de la flotte mondiale. En effet, l'Algérie ne semble pas bénéficier de ce contexte de concurrence favorable aux coûts de transport moins élevés et continue d'être desservie par les grandes compagnies maritimes traditionnelles qui monopolisent ses lignes maritimes. Cet état de la maritimité en Algérie est aggravé par l'affaiblissement du pavillon national en laissant son marché aux armateurs étrangers, qui afin de compenser les pertes de temps et les surcoûts rencontrés lors de leur escale dans les ports,

¹ Singapour est un État d'Asie du Sud-est, d'une superficie de 699 km² et de 4.436.000 habitants.

haussent le taux de fret maritime et exigent des surestaries importantes.

Afin de limiter la sortie des devises qu'exigent les services maritimes et de limiter les pertes sur l'économie nationale, l'État, en sa qualité de premier investisseur et de gestionnaire des espaces portuaires, a engagé un ensemble de mesures centrées sur la privatisation comme option de développement de l'espace maritime et portuaire. De plus, l'orientation de la politique maritime et portuaire actuelle reste inachevée et elle est fondée sur des actions ponctuelles au détriment d'une vision globale et à moyen et long termes. Seule une politique de développement portuaire et maritime concertée et globale est susceptible de mettre ce « poumon » de l'économie nationale au service du développement socioéconomique et particulièrement de relever le défi de la compétitivité commerciale de l'Algérie à l'aune de son ouverture aux échanges internationaux.

Bibliographie

- Amjadi Azita & Yeats Alexander (1995), "Have Transportation Costs Contributed To The Relative Decline Of Sub-Saharan African Exports?", *Policy Research Working Paper*, Banque mondiale.
- Arbi Mohamed (2000), *Code maritime*, Alger, El Malakia.
- Bairouch Paul (1992), *Le tiers-monde dans l'impasse*, Paris, Gallimard.
- Banque mondiale (2004), « L'infrastructure dans le commerce et le développement économique », rapport.
- Banque mondiale (2013), « World Development Indicators: Structure Of Demande », rapport.
- CMA-CGM et Maersk Algérie (2012), statistiques sur le fret maritime.
- Cnuced (diverses années), *Étude sur les transports maritimes*, New York.
- Cote Marc (2011), « L'Algérie, mondialisation et nouvelles territorialités », *Méditerranée*, N° 116, 2011/1, pp. 77-84.
- Gouel Christophe et al. (2008), « Commerce international et transports : tendance du passé et perspective 2020 », papier de recherche, *CEPII*.
- Guillaume Jacques (2008), *Les transports maritimes dans la mondialisation*, Paris, l'Harmattan.
- Hummels David (2001), *Time As A Trade Barrier, working paper*, Purdue University.
- Hummels David (2006), « Coûts de transport et échanges : tendances structurelles », working paper, Etats-Unis, West Lafayette.
- Loi N° 98/05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance N° 76/80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Ministère des finances algérien, Circulaire n°31 du 05 janvier 2010 relative au contrôle des comptes d'escale et comptes courants d'escale.
- Ministère des finances algérien, « Programme de soutien à la relance économique à court et moyen termes 2001/2004 ».
- Ministère des transports algérien (2002), « Communication sur la situation des ports de commerce », document interne, Alger.
- Ministère des Transports algérien, (diverses années), *Annuaire statistique des ports de commerce*, Alger.
- Ministère des transports algérien, Décret n°2006-139 du 15 avril 2006.
- Ministre des Transports algérien, (2008), « Les transports dans l'économie nationale, document interne », Alger.
- Mohamed-Chérif Fatima-Zohra et Ducruet César, « Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens », *L'Espace Politique* [en ligne], N° 16, 2012/1, en ligne depuis 21 March 2012, consulté le 14 octobre 2013. URL: <http://espacepolitique.revues.org/2294>.
- Nuno Limão et Anthony Venables (2000), "Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade", working paper, Université of Columbia and London School of Economics.

OMC (2011), statistiques du commerce international.

Peron Françoise et Rieucan Jean (1996), *La maritimité aujourd'hui*, Paris, l'Harmattan.

Setti M'hammed et *al.* (2011), « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », *Méditerranée*, N° 116, 2011/1, pp. 85-93.

SOGEPOR (société de gestion des participations de l'État), 2012, Document interne.

Steven Radelet et Jeffrey Sachs (1998), « Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth », working paper, Presented at the Annual Meeting of the American Economics Association, Chicago, January 3-5.

World Economic Forum (2011), «The Global Competitiveness Report 2011-2012», Geneva, Switzerland.

Ximena Clark et *al.*, (2004), «Port Efficiency, Maritime Transport Costs And Bilateral Trade», Working Paper, National Bureau Of Economic Research.

La prolifération des institutions de micro finances en République Démocratique de Congo : cas de la ville de Goma

Wolf Martial Barthélemy BONGOYE

Lévis KIBANDJA SHEKYKANDI

Université Catholique du CEPROMAD, Kinshasa, Congo

wolf.bong@yahoo.fr

Résumé

Certaines personnes malgré leur situation sociale très difficile, possède des connaissances leur permettant de créer des unités de production. Elles éprouvent des difficultés à réunir des capitaux nécessaires pour lancer leurs activités professionnelles, car l'accès au crédit classique leur est fermé. Le microcrédit est souvent une solution à ce problème mais la prolifération d'institutions de microcrédit complique la tâche.

Mots-clés

activités professionnelles, capitaux, microcrédit, limites.

Abstract

Certain people in spite of their very difficult social situation, has knowledge allowing them to create production units. They have difficulty of joining together capital necessary to launch their occupations, because the access to the classical credit there is closed. The microloan is often a solution with this problem but proliferation of institutions of microloan complicates the spot.

Key word

occupations, limiting capital microcredit.

Classification JEL

D 1.

1. Introduction

La mise en place des structures de micro finances à Goma trouve son explication dans le constat selon lequel certaines personnes malgré leur situation sociale très difficile, possède des connaissances leur permettant de créer des unités de production comme sociétés coopératives, des ONG¹ spécialisées en micro finances ainsi que des PME (Petites et Moyennes Entreprises). Elles éprouvent malheureusement des difficultés à réunir des capitaux nécessaires pour lancer leurs activités professionnelles, car l'accès au crédit aux conditions faciles leur est difficile. Il faut noter également le manque de soutien à pour les aider à affiner leur initiative et surmonter les étapes de lancement des activités génératrices de revenus bien déterminées.

¹ ONG : Organisation non gouvernementale.

Les structures de micro finances, au regard de ce qui précède, concernent en particulier les exclus et les pauvres, se trouvant dans un état de vulnérabilité sans précédent et qui n'ont pas accès au système bancaire mais sont avides d'améliorer leurs conditions de vie. C'est donc face à l'exclusion d'une certaine catégorie d'individus quand il s'agit d'octroyer les crédits qu'est né la micro finance ou micro crédit.

Dans cette optique, l'OCDE¹ stipule que « la micro finance vise l'accès de petits projets, portés par des personnes marginalisées qui aspirent à créer leur propre emploi, souvent par défaut d'autres perspectives professionnelles et parce que l'accès aux ressources traditionnelles leur est refusé ».

Dans la situation de post conflit de Goma, il est important pour la bonne compréhension de cette définition de l'OCDE de la compléter par celle du BIT² selon laquelle « la micro finance désigne l'ensemble des services para-bancaires (prêt, garantie, prise de participation), de faible montant (...) destinés aux « exclus » des banques commerciales (chômeurs, inactifs, minorités, travailleurs pauvres, projets collectifs) ».

2. Problématique

Goma est une ville située dans une zone où les conflits de tout genre ne manquent pas. Elle vit une situation de post-conflit et la micro finance peut être considérée comme outil d'assistance sociale. La micro finance, discipline connue dans la région, fait partie du combat contre la pauvreté, l'émancipation individuelle et collective.

Dans cette perspective il faut donner au micro crédit la dimension sociale qui prend en compte la condition sociale des demandeurs de crédits. Cela demande une certaine flexibilité dans l'apport propre de « l'emprunteur économique » de micro crédit, la confiance du prêteur, etc., qui lui, se base beaucoup plus sur les garanties de remboursement et non sur la valeur économique de l'activité menée. Il n'existe pas des structures d'appui en cas de non remboursement à Goma, au regard de la situation post conflit.

Autre problème, celui d'informations pour les prétendants aux microcrédits, informations relatives aux conditions d'accès à celui-ci : maîtrise des codes et règles de droit social pour la garantie d'un filet de sécurité avec moins de risques pour les prêteurs. Une micro finance est un outil financier. Tout prêt qu'elle accorde, appelle nécessairement un remboursement.

3. Généralités sur la micro finance

Le contexte macroéconomique, socioéconomique et politique dans la contrée de Goma, Province du Nord Kivu en RDC, en cette période de post conflit, se révèle comme un atout à

¹ Reifnu et autres « Conditions réglementaires pour l'extension du crédit à but social. Situation française, synthèse Européenne », EFICEA, Paris, 2001, p. 26.

² Guerin L. « La micro finance et la création d'entreprises par les chômeurs – la situation dans quelques pays européens et en Amérique du Nord », Mars 2002.

la mise en place d'institutions de micro finance. Mais les indicateurs macroéconomiques du moment ne semblent pas favorables à cette activité :

- manque de stabilité monétaire ;
- forte inflation qui rend difficile la création de micro finances.

Dans la situation actuelle de Goma, le cadre légal de la micro finance n'est réglementé que par une instruction de la banque centrale : instruction n° 1 adressée aux institutions de micro finance par la banque du Congo, révisée en 2003. Elle définit ainsi qu'il suit la micro finance : « par micro finance, il faut entendre la prestation de services de crédits et épargnes aux agents économiques vulnérables exclus du système bancaire classique en vue de leur permettre de réaliser des activités génératrices de revenus, de créer des emplois et de lutter contre la pauvreté¹ ». Malheureusement, l'examen de l'instruction de la banque centrale ci-dessus citée, ne donne pas l'occasion de connaître l'environnement institutionnel du secteur dans le pays : quand est née la micro finance ? Ses principales évolutions, son niveau de développement dans le pays etc.

4. Octroi de crédit, garantie et risque

Le système de micro finance existe dans presque tous les pays du monde, mais son organisation interne change en fonction des objectifs fixés par leurs promoteurs. Il est cependant important de faire observer que la forme la plus généralisée actuelle de micro finance en tant qu'institution financière au secours des exclus, qui n'ont pas accès au crédit aux conditions du marché, revient à un originaire du Bangladesh, monsieur Mahamed Yunus. L'engouement pour la micro finance s'est généralisé à partir du succès de quelques exemples très célèbres dont celui de la Grameen Bank au Bangladesh qui a popularisé des concepts méthodologiques clés.

Pour les institutions financières, l'octroi des crédits tient compte de deux éléments : la garantie et le risque. Ainsi, les IMF n'accordent pas souvent des crédits à long terme car elles exigent des garanties solides. Ces crédits comportent plus de risque d'immobilisation et de perte que le crédit commercial à moyen terme. Toutefois, le risque d'immobilisation est écarté lorsqu'il y a un engagement de réescompte pris par la banque centrale ou tout autre organisme mobilisateur. Mais le risque de mobilisation peut apparaître aux échéances d'un ou plusieurs bénéficiaires de crédits quand il s'agit de la prolongation d'un crédit à moyen terme car les aléas peuvent se pointer durant la période de remboursement des crédits.

La monnaie peut être conservée ou dépensée mais aussi prêtée, en tant que bien fongible ; elle peut être cédée moyennant promesse de restitution future : le crédit est toujours plus demandé que l'offre. C'est en ce sens que la monnaie reste considérée comme un bien rare et son usage n'est pas garanti. L'emprunteur doit restituer plus que ce qu'on lui a prêté pour inciter les détenteurs de la monnaie à saisir durant un certain temps de son avoir, à transformer la promesse d'un actif monétaire en un simple droit de créance. Le prix d'usage de cette monnaie est ce qu'on appelle intérêt ou encore « le loyer d'argent ».

¹ . Biscayart M., *Le management*, Entreprise moderne d'édition, Paris 1970.

5. Deux cas pratiques des institutions de micro finances à Goma

5.1. Goma bourse

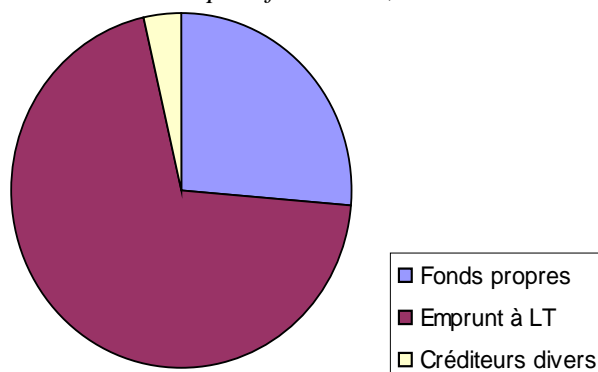
Toute création d'une entreprise part d'une idée. Le promoteur de Goma Bourse fut un étudiant qui effectuait son stage professionnel dans une entreprise de service à Matadi (Bas-Congo). En 1994, sur la route de retour, il se mit à rêver les mécanismes de fonctionnement d'une société de micro-finance. Par opportunité, cet étudiant fera fonctionner une entreprise après avoir compris vite l'idée qu'il extrapola à travers des notions acquises par l'étude du management¹.

Convaincu de la rentabilité de l'entreprise en création et que son rêve se réalisera, le promoteur élabore en septembre 2000, un budget initial d'ouverture de 80\$ (apport personnel) sur 570\$ d'apport global. Il présenta le projet ainsi conçu aux amis et connaissances qui s'en méfièrent au regard de la complexité de la situation de post conflit dans laquelle se trouve la ville de Goma.

Bilan initial de Goma bourse (en dollars américains)

Désignation	Montant	Désignation	Montant
Frais de 1 ^{er} établissement	120	Fonds propres	150
Frais de lancement	20	Emprunt à long terme	400
Publicité	5	Créditeurs divers	20
Agencement	5		
Mobiliers	70		
Table bureau	30		
Chaise logeur	15		
Etagère	25		
Matériel	30		
Caisse	250		
Total Actif	570	Total Passif	570

Structure du passif de l'IMF, Goma bourse



¹ Archives de Goma bourses disponibles à son bureau.

Ses principales activités : le microcrédit, la commission, le courtage et la loterie, ont contribué à l'amélioration de la gestion de l'entreprise au point où celle-ci va réaliser un chiffre d'affaires de 11.120\$ en décembre 2004¹.

Motivé par les résultats obtenus jusque là (l'entreprise prospère) et compte tenu des avis qui lui parviennent sur la gestion rationnelle de son institution, le promoteur entreprit d'ouvrir des comptes de dépôts à terme et à préavis, pour être à mesure de répondre aux besoins des demandeurs de crédits.

5.2. La SMF Maendeleo à Goma

La SMF Maendeleo est une initiative de quelques managers congolais qui ont décidé de mettre ensemble leurs capitaux pour contrer les actions des institutions bancaires habituées à ne satisfaire que les besoins des riches. Elle s'est également fixée comme objectif convaincre les hommes d'affaires de mettre à sa disposition leurs sommes d'argent thésaurisées afin qu'ils les redistribuent à ceux qui en ont besoin sous forme de crédit ou autres financements.

La SARL Maendeleo établie à Goma, immeuble Jambo Safari, quartier mont Goma, avenue Walikale n° 870, est presque une banque, avec la micro-finance comme spécialité. Son objet est de faire pour elle-même et pour le compte tiers, les opérations suivantes :

- la collecte de l'épargne publique ;
- l'octroi des microcrédits ;
- le transfert de fonds avec les banques étrangères ainsi que les services connexes tels que :
 - les opérations de crédit ;
 - la location de coffre fort ;
 - les actions de formation.

Comptant 30 actionnaires² à sa création, la SARL Maendeleo s'était constituée un capital social initial de 25.000\$ US, représentant 500 actions d'une valeur de 500\$ chacune.

Plan strategique de la SMF Maendeleo

Compte tenu de la concurrence qui existe actuellement sur le marché de Goma, la SMF Maendeleo a mis en place des instances de gestion notamment :

- l'assemblée générale des actionnaires ;
- le conseil d'administration (comité directeur) ;
- le comité de crédits (comité d'audit) ;
- le comité de gestion à sa tête un gérant ;
- les commissaires aux comptes.

Elle octroi aux différentes catégories de clients et selon leurs activités professionnelles de micro- crédits pour une durée de:

¹ J. Shirimpuhwe, « De l'organisation et fonctionnement d'une entreprise micro-finance », TFC inédit, ISC Goma, 2004-2005, p. 33.

² Afedi Olela M., « Introduction du marketing dans une société de micro-finance, cas de la SMF Maendeleo », TFC inédit, Goma.

- trois mois avec un taux d'intérêt de 2% ;
- six mois avec un taux de 6% dégressif du capital dû pour les crédits commerciaux ;
- un mois avec un taux de 5% pour les crédits express.

En plus de cette organisation, la SMF Maendeleo a défini un plan stratégique d'activités qui lui permet d'aboutir à une réflexion sur la gestion du portefeuille d'activités existantes et à venir¹.

Ce plan stratégique comprenait les éléments suivants pour son bon déroulement:

- *l'analyse de l'environnement*

Elle concerne à la fois les forces du micro-environnement et les acteurs du microenvironnement. Il fallait qu'elle reconnaisse et apprécie à chaque fois les opportunités ainsi que les menaces.

- *(2) l'analyse de l'environnement interne*

La SMF Maendeleo réexamine ici les possibilités de réussite dans chaque domaine (marketing, finances, production et ressources humaines) afin de corriger les faiblesses relevées et continuer à prospérer.

- *(3) la formation des objectifs*

La précision des missions et l'analyse des aspects environnementaux ont permis à la SMF Maendeleo définir ses objectifs. Dans cette optique, la SMF s'accorde avec MICHAEL pour dire qu'« une société poursuit un seul but pour : la rentabilité, la croissance du chiffre d'affaire, la conquête de la part du marché, la répartition des risques et l'innovation² ». Ces objectifs, pour l'institution financière Maendeleo découlent directement de sa mission ou en constituent les conditions d'accompagnement.

- *(4) le suivi et le contrôle*

La stratégie, bâtie pour maintenir la SMF Maendeleo dans la concurrence, fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle périodique. L'environnement qui évolue continuellement, exige de la SMF le renouvellement de ses structures d'investissements nécessaires en vue de maintenir et rester compétitive.

6. Conclusion

Au terme de nos investigations sur les institutions de micro-finances à Goma, nous avons pu remarquer que les populations cibles ont petit à petit accès au microcrédit malgré les conditions pas toujours faciles d'octroi des crédits, les difficultés rencontrées dans le processus de remboursement et l'intransigeance des bailleurs de fonds.

La création des AGR donnerait à ces populations cibles, des moyens ou des possibilités de pourvoir épargner et constituer ainsi un fonds leur permettant de rembourser leurs crédits.

A l'issue de nos enquêtes, il a été constaté que pour l'église, octroyer les crédits avec intérêts constitue une entorse à l'éthique religieuse et que le système pratiqué actuellement est de nature à maintenir dans la misère les populations concernées.

Pendant les enquêtes nous nous sommes rendu compte que le point de vue des créanciers diffère de celui des analystes. En effet, les créanciers eux-mêmes estiment que leurs activités

¹ Icor Ansoff, *Stratégie du développement de l'entreprise*, éd Hommes et technique, 1976. p. 47.

² Michael Porter, *Choix stratégique et concurrences*, éd. Economica, Paris, 1982

contribuent à la réduction de la pauvreté alors que les analystes se contentent de rechercher les causes à l'origine de cet état.

Cependant, les victimes du système bancaire instauré par les créanciers affirment que leurs conditions de vie ne pourront jamais s'améliorer tant que les conditions d'attribution des crédits ne changeront pas à leur faveur.

Les institutions des micro-finances devront déployer plus d'efforts pour satisfaire non seulement leurs besoins propres mais également ceux de leurs clients ou bénéficiaires. Elles justifieraient ainsi leur raison d'être dans le cadre du financement des activités en faveur des demandeurs des crédits, longtemps abandonnés à leur triste sort.

Bibliographie

- Ancey G. (1975), « Niveau de décision et fonction objectif en milieu rural africain », *Note n°3*, AMIRA.
- Blanchet A. et Gotman A. (1992), « L'enquête et ses méthodes, l'entretien », *N°19, COLL. 128*, Paris, Nathan Université, 128.
- Gastellu J.M. (1978) « Mais où sont donc ces unités économiques que nos amis cherchent tant en Afrique ? », *Note n°26*, in *Enquête et outils statistiques, le choix d'une unité*, AMIRA/INSEE, pp. 99-122.
- Icor Ansoff (1976), *Stratégie du développement de l'entreprise*, éd. Hommes et technique, p. 47.
- IMF : Institution de micro finance.
- Lavigne Delvine Ph. (1991), *Méthodologie d'enquête économique d'unité de production*, GRDR, 65p.
- Michael Porter, (1982), *Choix stratégique et concurrence*, Paris, éd. Economica.
- Olivier de Sardan, J.P. (2000), « Rendre compte du point de vue des acteurs: principes méthodologiques de l'enquête de terrain en sciences sociales », Lavigne Delvil Ph., Sellamna N. et Mathieu M. (coord.) *Les enquêtes participatives en débat : ambitions, pratiques, enjeux*, Paris/Montpellier, Karthala/Grec/Icra.
- Penouil M. (1990), « Les activités informelles : réalités méconnues, espérance illusoire ? », *Problèmes économiques*, N° 2196, 24 octobre.
- Tiano A., (1998), *Economie du travail*, P.U.F.
- Walter (1985), *L'argent secret. Les circuits. Les hommes. Les fortunes occultes*, Paris, éd. L'Expansion, Hachette.
- Yamada G. (1996), "Urban Informal employment and self-Employment in Developing Countries: Theories and evidence", *Economic Development and Cultural Change*, Vol. 44, N° 2, janvier, pp. 289-314.
- www.lamicrofinance.org

Measuring Health Related Millennium Development Goals, Empirical Fact with Cameroonian Data

Eric Patrick FEUBI PAMEN, Jean-Marie GANKOU, Jean TCHITCHOUA

University of Yaoundé II, Cameroon

pamen_2003@yahoo.fr

Abstract

In September 2000, during the Millennium summit, stakeholders and members of United Nations Organization (UN) adopted the “Millennium Declaration” in which they engaged themselves in eight objectives, the “Millennium Development Goals” [(MDG’s), Eradicate extreme poverty and hunger (MDG₁), Achieve universal primary education (MDG₂), Promote gender equality and empower women (MDG₃), Reduce child mortality (MDG₄), Improve maternal health (MDG₅), Combat HIV, malaria and other diseases (MDG₆), Ensure environmental stability and sustainability (MDG₇), Develop a global partnership for development (MDG₈)]. As far as Cameroon is concerned, its authorities are on the same path. Hence, in 2003 they put in place the Poverty Reduction Strategy Paper (PRSP)¹ that lead, among other things to the implementation of the health strategy and the update of the health Medium Term Expenditure Frame work (MTEF). As concern the various diseases control programmes, emphasis was laid on the prevention of malaria which continues to be the major endemic disease and the number one cause of morbidity and mortality among vulnerable groups. Awareness campaigns for risk groups were intensified as part of the fight against Sexually Transmitted Infections (STIs)/ and AIDS (Acquired Immune Deficiency Syndrom). Tuberculosis control screening and treatment centres (CDT) were rehabilitated and new one built. The Expanded Programme on Immunization (EPI) was aimed at a sustainable development of the immunization system and epidemiology surveillance. As concerns reproductive health programme was drawn up. The national policy paper on nutrition was validated. As part of activities to alleviate poverty, Cameroonian’s authorities carried out a number of actions. The implementation of the PRSP was marked by mitigated satisfactory performances under the Staff Monitored Programme (SMP) approval and the implementation of the three year economic and financial programme under the Poverty Reduction and Growth Facility (PRGF) for the 2005-2008 period. Therefore Cameroonian authorities adopted in 2009 the Growth and Employment Strategy Paper (GESP). The GESP is standing as a second generation Poverty Strategy Reduction Paper (PSRP) as far as International Monetary Fund and the World Bank are concerned. Since the first MDG’s is to reduce poverty and hunger at the half before 2015. As far as the others MDG’s are concerned, especially those concerning disease, child mortality and maternal health, many efforts remain to do in developing countries like Cameroon. Most African countries like Cameroon, will not be able to achieve those MDG’s in 2015. The aim of this paper, is to propose a way to measure the progress accomplished in the health related MDG’s achievement. Empirical evidences show that Cameroon is far from achieving health related MDGs. Recommendations are thus declined thus qualitative and quantitative improving of public expenditures related to health and basic infrastructures in health facilities.

Key words

MDG, health, fuzzy set, inertia approach, Cameroon.

¹ Republic of Cameroon (2003).

Résumé

En Septembre 2000, lors du sommet du millénaire pour le développement, les chefs d'Etat et de Gouvernements de l'Organisation des Nations Unies (ONU) ont adopté la « Déclaration du Millénaire pour le Développement » dans laquelle ils s'engageaient à huit (8) objectifs de développement consacrés « Objectifs du Millénaire pour le Développement » [(OMD), Eliminer l'extrême pauvreté et la faim (OMD₁), Assurer une éducation primaire pour tous (OMD₂), Promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes (OMD₃), Réduire la mortalité des enfants de moins de 5 ans (OMD₄), Améliorer la santé maternelle (OMD₅), Combattre le VIH/SIDA, le paludisme et d'autres maladies (OMD₆), Assurer un environnement durable (OMD₇), Mettre en place un partenariat mondial pour le développement (OMD₈)]. Les autorités camerounaises sont sur ce même sentier. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, elles ont mis en place en 2003 le Document de Stratégie pour la Réduction de la Pauvreté (DSRP)¹ qui entre autres choses, a conduit à l'implémentation de la stratégie nationale de santé et la mise à jour du Cadre de Dépenses à Moyen Terme (CDMT) en matière de santé. En ce qui concerne les différents programmes de lutte contre les maladies, l'accent a été mis sur la prévention du paludisme qui continue d'ailleurs à être la principale maladie endémique et la première cause de mortalité et de morbidité dans les groupes de populations vulnérables. Les campagnes de sensibilisation des groupes à risque se sont intensifiées pour ce qui est des Infections Sexuellement Transmissibles (IST), et du VIH (Virus Immuno-Humain)/SIDA (Syndrome de l'Immuno-Déficience Acquise). Les Centres de traitement de la Tuberculose ont par la même occasion été réhabilités et de nouvelles infrastructures ont été mises en place. Dans le même sillage, le Programme Elargi de Vaccination (PEV) s'est davantage investi dans le développement durable du système d'immunisation et de surveillance épidémiologique. La santé reproductive a aussi été mise en exergue de même que la validation de la politique nationale de nutrition. En matière de réduction de la pauvreté, plusieurs autres actions ont été menées par le Gouvernement Camerounais. Au final, l'implémentation du DSRP a été marquée par des résultats mitigés en termes de performance sous le contrôle des bailleurs de fonds et la mise en œuvre du programme économique et financier triennal dans le cadre de la Facilité pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (FCRP) sur la période 2005-2008. C'est la raison pour laquelle en 2009, le Gouvernement Camerounais adopte le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE). Le DSCE se positionne comme un DSRP de seconde génération d'après l'expression des bailleurs de fonds comme la Banque Mondiale (BM) et le Fonds Monétaire International (FMI). Puisque l'OMD 1 renvoie justement à l'élimination de la pauvreté et de la faim de moitié à l'horizon 2015. En ce qui concerne les autres OMD, particulièrement ceux liés aux maladies, mortalité infantile et santé maternelle, plusieurs efforts restent à fournir dans un pays en développement comme le Cameroun. Comme lui, plusieurs pays africains sont inaptes à atteindre les OMD à l'horizon 2015. L'objectif de cet article est de proposer une mesure des progrès accomplis dans l'atteinte des OMD liés à la santé. Les résultats de cette étude révèlent que le Cameroun est loin d'atteindre les OMD relatifs à la santé. Les recommandations de politique économique se déclinent donc en l'amélioration qualitative et quantitative des dépenses publiques de santé et des infrastructures de base dans les centres de santé.

Mots-clés

OMD, santé, ensemble flou, approche d'inertie, Cameroun.

Classification JEL

C1, C4, D, H, I

¹ République du Cameroun (2003).

1. General Introduction

As articulated in the Millennium Declaration, the MDGs are based on fundamental values such as freedom, equity, democratic governance, the rule of law, respect for the human right, peace and security. Cameroon is one the 189 countries committed to the achievement of MDGs. The commitment of the Cameroonian Government can be appreciated through the adoption in 2001 by the Cameroonian government of the Health Sector Strategy which aimed among others things to halve the mortality of vulnerable populations by 2020 namely, children from 0 to 5 years old against diphtheria, whooping cough, tetanus, yellow fever, small pox, hepatitis, polio and measles.

The strategic objectives of the Cameroonian Ministry in charge of public health with respect to the Growth and Employment Strategy Paper (GESp)¹ are defined in the Health Sectorial Strategy Paper (HSSP) covering the period between 2001 and 2015. That is to reduce maternal mortality up to 3/4 (75%), reduce mortality of children under 5 years up to 2/3, reducing the burden of diseases among the most vulnerable populations, bringing 80% of the 178 existing health districts to achieve the consolidation phase, bringing 100% of health facilities both at the regional and national level to play their respective role as far as strategic technical support and guidance on health are concerned. These objectives are to be realized in two majors axis namely the first axis of beneficiaries (prestations) and the second axis of Health System Strengthening. Those two axis are divided into four domains of intervention: maternal health, adolescent and child health, fighting against diseases and health promotion for the first axis. The second axis consists of the improvement of Health District services and capacity building of health facilities.

The eight MDGs are captured through 21 targets and 60 socioeconomic indicators for monitoring progress for achieving MDGs. An analysis of each of them quickly becomes difficult to follow, if even we only take into consideration health related MDGs (*MDG₄*, *MDG₅* and *MDG₆*) that are subject to this study with 6 targets and 19 indicators. How then can we measure progress in the march towards reducing child mortality, improving maternal health and the fight against HIV/AIDS, malaria and others diseases? In this research, we propose a composite index, the Millennium Development Goal Global Index (*MDGI*) measuring progress in the march towards the achievement of health related MDG's. Such an index stands to be crucial for monitoring/evaluation of the MDGs as well as beyond the 2015 deadline. Our composite index (*MDGI*) behaves like a means, while respecting the usual properties of statistical indices. It is of an easy implementation and illuminates further economic policy decisions towards MDG's achievement, as well as legibility on required efforts from populations, governments and international community. The global development debate moving from the Millennium Development Goals to the post-2015 development agenda explains the stake and the interest of the current study for developing countries like Cameroon. Since MDGs draws out implications on development policies, equity and social protection.

¹ Republic of Cameroon, 2009.

2. Analytical Framework and Methodology

As far as methodological approach is concerned, our paper focuses on the fuzzy set theory. Since its inception in 1956 by Zadeh, the theory of fuzzy set has advanced in a variety of ways and in many disciplines. Mathematical development has advanced to a very high standard and still is coming today.

This research proposes a Millennium Development Goal Global Index (MDGI) measuring the level of progress in the march towards achieving the MDG's. The MDG's are the objectives of poverty alleviation with numerical targets with specific completion date for overcoming extreme poverty in its many dimensions that is lack of or insufficient income, malnutrition, disease, homelessness, social exclusion, encourage gender equality, education and environmental sustainability. These objectives are also linked to human rights: the right of every body to health, education, housing and security as stated in the 1990 Universal Declaration for Human Rights and in the 2000 Millennium Declaration. For example, to what will Cameroon look like in 2015 if the Goals are achieved? Many people will be lifted out of extreme poverty, hunger will be spared to thousands of people as well as maternal and child health will be of a considerable progress. In this paper, we are interested especially in MDG's related with health that is reducing child mortality, improving on maternal health, and combating HIV, malaria and other diseases.

To build our MDGI, we use the fuzzy set approach (Gert de Cooman, 2005; Glen Meeden; 2005) and the method on composite poverty index (Feubi Pamen and *al.*, 2013) that usually define a poverty threshold for each primary poverty indicator used. Then we proceed first with aggregation of different indicators for each individual of the population (equivalent to a composite indicator) and subsequently we proceed to an aggregation on the entire population of the composite indicator obtained to give a general measure of poverty.

The calculation of the MDGI we propose is done along two opticals, a regional optics and an objective optics. The first approach consists of calculating regional indices that are then aggregated at the national level. Then the second approach focuses on national indicators of each of the three health-related MDGs (MDGs 4, 5 and 6). For both approaches, then level of each MDG's progress is assessed through indicators measured both at the regional level (region optics or regional point of view) and at the national level (objective optics).

Regarding the construction of the MDGI, each MDG is characterized by a set of indicators¹. Those indicators are measured both at the regional and national level. There are two types:

- The positive indicators that measure the realities having a desirable socio-economic impact. In this case, the objective is to maximize (or increase) the value of indicators.
- The negative indicators measuring realities with an undesirable socio-economic impact. In such situation, the objective is to minimize (decrease) the value of indicators.

Therefore, the level of achievement of a positive MDG's indicator (respectively negative) in a given region of Cameroon, is the ratio between the value of this indicator in the region and its

¹ United Nations, 2009.

value at the national level (respectively the ratio between the targeted value adopted at the national level and the value of the indicator at the regional level).

If the value of the positive indicator (respectively the negative indicator) is greater (or less) than the target, then the level of achievement of the indicator is 1.

Thus, let $R = (r_1, r_2, \dots, r_i, \dots, r_{12})$, be the set of the 12 regions (Yaounde, Douala, Adamawa, Centre, East, Far-North, Littoral, North, North-West, South-West, South and West) of Cameroon and $MDG = (MDG_4, MDG_5, MDG_6)$ the set of the 3 health related MDGs. Each MDG, $MDG_k = (i_1^k, i_2^k, \dots, i_j^k, \dots, i_{n_k}^k)$ consists of n_k indicators.

The level reached by the indicator j in the region i is defined by:

$$\text{If } j \text{ is a positive indicator, } x_{ij} = \begin{cases} 1 & \text{if } \varphi_{ij} \geq \varphi_j^{MDG} \\ \frac{\varphi_{ij}}{\varphi_j^{MDG}} & \text{if } 0 \leq \varphi_{ij} \leq \varphi_j^{MDG} \end{cases}$$

$$\text{If } j \text{ is a negative indicator, } x_{ij} = \begin{cases} 1 & \text{if } \varphi_{ij} \leq \varphi_j^{MDG} \\ \frac{\varphi_j^{MDG}}{\varphi_{ij}} & \text{if } \varphi_j^{MDG} < \varphi_{ij} \end{cases}$$

With φ_{ij} representing the value of the indicator j in the region i and φ_j^{MDG} its target at the national level.

Let us assume some properties to x_{ij} :

- $x_{ij} = 1$ if in the region i the indicator j reaches at least the level of the national target indicator;
- $0 \leq x_{ij} \leq 1$ if in the region i the indicator j did not reach the national target.

For the computation of our *MDGI* for each region and the level of achievement of MDGs for each objective took into consideration for the current study, we propose the following approach.

Let $P = (P_1, P_2, \dots, P_i, \dots, P_{12})$ be the set that each component P_i represents the number of inhabitants in the region r_i . $p = (p_1, p_2, \dots, p_i, \dots, p_{12})$ is the set which each component $p_i = \frac{P_i}{\sum_{i=1}^{12} P_i}$ represents the relative number of inhabitants in the region r_i .

The formalization of our methodology is illustrated in the following table:

Table 1. Formulation of the MDGI based on the regional and goal's approach

	MDG_4	MDG_5	MDG_6	Totaux
r_1	\bar{X}_{11}	\bar{X}_{12}	\bar{X}_{13}	\bar{X}_1
r_2	\bar{X}_{21}	\bar{X}_{22}	\bar{X}_{23}	\bar{X}_2
.....
r_i	\bar{X}_{i1}	\bar{X}_{i2}	\bar{X}_{i3}	\bar{X}_i
.....
r_{11}	$\bar{X}_{11,1}$	$\bar{X}_{11,2}$	$\bar{X}_{11,3}$	\bar{X}_{11}
r_{12}	$\bar{X}_{12,1}$	$\bar{X}_{12,2}$	$\bar{X}_{12,3}$	\bar{X}_{12}
Totaux	$\bar{X}_{.1}$	$\bar{X}_{.2}$	$\bar{X}_{.3}$	$\bar{X}_{..}$

Source: Authors.

With $\forall (i, k) \in (1, 2, \dots, 12) \times (4, 5, 6)$, \bar{X}_{ik} corresponding to the level of the MDG MDG_k in the region r_i .

Specifically, the computation (calculation) of the MDGI composite index for the region i corresponds to the sum \bar{X}_i of the last column of the above-mentioned table (table 1). In fact, it is the average of indicators of this region, weighted by the weight of those indicators. The weighting w_j^k corresponding to the i_j^k indicator of the Millennium Development Goal's MDG_k is given by the following formula : $w_j^k = \frac{1}{3} \times \frac{1}{n_k} = \frac{1}{3n_k}$

In this relationship, $1/3$ is the weight of each of the 3 health related MDGs, $1/n_k$ is the weight of the i_j^k indicator among the total n_k indicators of the MDG_k .

In addition, the calculation of our MDGI at the national level corresponds to the sum $\bar{X}_{..}$ of the last row of the table 1. It is the weighted average of regional index of the MDG_k Millennium Development Goal's, weighted with the relative weight of the population of each of the 12 regions of Cameroon concerned in this current study. The calculation of the global index of the level of achievement of our 3 health related MDG's for the i region is facilitated by the following formulation

$$\bar{X}_i = \sum_{k=1}^3 \bar{X}_{ik} = \sum_{k=1}^3 \sum_{j=1}^{n_k} x_{ij} w_j^k$$

It corresponds to the synthetic indicator for this given region and has the following properties:

- $\bar{X}_i = 1$ if all targets are achieved in the region r_i
- $\bar{X}_i \approx 0$ if all target are far from being achieved in the region r_i
- $0 < \bar{X}_i < 1$ if in the region r_i , targets are particularly achieved or certain are on the way to be achieved but not all.

The calculation of the global index to measure to level of achievement of each of the 3 health related MDG's is made thank to the following formula

$$\bar{X}_k = \frac{\sum_{i=1}^{i=12} p_i \bar{X}_{ik}}{\sum_{i=1}^{i=12} p_i} = \frac{\sum_{i=1}^{i=12} p_i \sum_{j=1}^{j=n_k} x_{ij} w_j^k}{\sum_{i=1}^{i=12} p_i}$$

Let us recall that the calculation of our global index to measure the level of achievement of our 3 MDGs follows two optics or approaches, a regional optic and an objective approach. As far as the first approach is concerned, this global index it the average of the regional indices, weighted by the population of each of the 12 regions of Cameroon. This index has the following formulation:

$$\bar{X}_- = \sum_{i=1}^{i=12} p_i \bar{X}_i = \sum_{i=1}^{i=12} \sum_{k=1}^{k=3} p_i \bar{X}_{ik}$$

From the objective optic point of view, the global index of achievement of our 3 health related MDGs corresponds to the simple average of the level of achievement of each of the 3 health related MDGs (uniformly weighted) took into consideration in our study. This global index is expressed by the following relationship:

$$\bar{X}_- = \sum_{k=1}^3 \bar{X}_k$$

Global index from each of those two approaches are equal each other and correspond to \bar{X}_- in the table 1. Then we have to put contribution on evidence.

Let us now focus on contributions of each of the 12 regions of Cameroon and the contribution of each of the 3 health related Millennium Development Goals at the national level. From the computation of the global index of MDG achievement, we deduce Relative Contributions as far as both regional optic (RC_{r_i}) and objective optic (RC_{MDG_k}) are concerned. More specifically, the Relative Contribution (RC_{r_i}) of each region at the national level of achievement is the ratio between the weighted regional global index and the national global index of MDG's achievement. Formally, we have

$$RC_{r_i} = \frac{p_i \bar{X}_i}{\bar{X}_-}$$

From the objective optic point of view, the Relative Contribution of each of our 3 health related MDGs (RC_{MDG_k}) at the national level is the ratio between the Global index of MDGs achievement for each MDG and the Global index of achievement of the three MDGs at the national level. This share (part) is formalized as follows:

$$RC_{MDG_k} = \frac{\bar{X}_j}{3\bar{X}_-}$$

In addition, our *MDGI* as explained above is a static index that measures the level of achievement of MDGs at a given period of time. Nevertheless, it can enable us to capture the progress level of MDGs realization or achievement using a comparative static analysis. That is

to comparing its two values at two different dates. Therefore, it is also important to highlight the computation methodology of Dynamic Contribution of each region (DC_{r_i}) and the one of each objective (DC_{MDG_k}) to the variation of the national level of achievement as far as health related MDGs are concerned. Under the regional optic assumption, the Dynamic Contribution of each region (DC_{r_i}) to the variation of the national level of achievement is the ratio between the difference of the share of each region to the national level in 2011 and in 2004 and the difference between national level of health related MDGs between 2011 and 2004. It can be formulated as follow:

$$DC_{r_i} = \frac{(p_i \bar{X}_i)_{2011} - (p_i \bar{X}_i)_{2004}}{(\bar{X}_.)_{2011} - (\bar{X}_.)_{2004}}$$

According to the objective approach or optic, the Dynamic Contribution (DC_{o_k}) of each objective to the variation of MDGs progress towards achievement is the ratio between the difference between the share of the given objective at the national level, respectively in 2011 and 2004 and the difference of national level of achievement between those two dates. This can be formalized as follow:

$$DC_{MDG_k} = \frac{(w_k \bar{X}_{.k})_{2011} - (w_k \bar{X}_{.k})_{2004}}{(\bar{X}_.)_{2011} - (\bar{X}_.)_{2004}}$$

For this present study variable or primary indicators taken into consideration for the construction of our MDGI composite index are shown in table A3 below. Our study is based on two households surveys, the 2004 Demographic and Health Survey (DHS III¹) conducted from February to August 2004 and the Demographic and Health Survey coupled with the Multiple Indicators Cluster Survey (DHS-MICS IV)² conducted from January to August 2011. These snapshots represent most recent points after the Social Adjustment Program (SAP) in which households demographic and health surveys are available. The DHS III covered all the 10 (ten) regions of Cameroon with the two main cities of the countries (Yaounde and Douala) considered like each single region, and was conducted in both urban and rural area using a sample of 10,462 households, 10,656 women aged between 15 - 49 years old and 5,280 men aged between 15-59 years old, of which 5,227 women aged between 15-49 years old and 5,125 men aged between 15-59 years old were actually visited HIV/AIDS screening test is concerned.

The data were collected for 22 strata, 10 rural and 12 urban. In particular, Yaounde (r_1) and Douala (r_2), were considered as separate strata, then each of the ten (10) region [Adamawa (r_3), Centre without Yaounde (r_4), East (r_5), Far North (r_6), Littoral without Douala (r_7), North (r_8), North-West (r_9), West (r_{10}), South (r_{11}), and South-West (r_{12})] was divided into three strata: one rural, on urban and one semi urban. The DHS-MICS IV was also carried out by the National Institute of Statistics (NIS) in collaboration with the Ministry of Public Health, with the technical assistance of the Measure DHS project funded by the US Agency for International Development (USAID), the ICF Macro foundation, UNFPA, UNICEF and

¹ Republic of Cameroon (2005).

² Republic of Cameroon (2011).

the World Bank. The sample size of DHS-MICS IV was 15,050 households, of which 14,214 were actually interviewed. The sampling frames of both DHS III and DHS-MICS IV are based on the 1987 General Census of Population and Housing (GCPH) augmented to correct for its age. They are similar in (i) the partitioning of the various regions, in the sense that the 2011 survey could easily be regrouped to mimic the structure of the 2004 survey and (ii) the sampling techniques used. To select households in semi-urban and rural areas in the two surveys, a three-stage sampling frame was adopted following the sequence city-primary sampling unit-household. As concerned the political and economic capitals (Yaounde and Douala), a two-stage stratified probabilistic sampling was carried out to select households.

These surveys are not different in a number of respects: they have the same duration, 4 months. They covered all the 10 (ten) regions of Cameroon, and were conducted in both urban and rural area using a large sample of households of which a great number were actually visited. The data were collected for 22 strata, 10 rural and 12 urban. In particular, Yaounde and Douala were considered as separate strata, then each of the ten (10) region was divided into three strata: one rural, on urban and one semi urban.

3. Empirical Findings and Discussion

Results of progress in the march towards achievement of health related MDGs captured by our *MDGI* index for 2004 and 2011 respectively, are presented in the following tables.

Results with 2004 DHS III data

Table 2. Computation of the global index of MDGs level of achievement at the national and regional level and for each objective/goal in 2004

Year 2004	<i>MDG₄</i>	<i>MDG₅</i>	<i>MDG₆</i>	Total
Yaounde (<i>r₁</i>)	$\bar{X}_{1,4} = 0.297$	$\bar{X}_{1,2} = 0.181$	$\bar{X}_{1,3} = 0.136$	$\bar{X}_1 = 0.046$
Douala (<i>r₂</i>)	$\bar{X}_{2,4} = 0.33$	$\bar{X}_{2,2} = 0.182$	$\bar{X}_{2,3} = 0.134$	$\bar{X}_2 = 0.050$
Adamawa (<i>r₃</i>)	$\bar{X}_{3,4} = 0.839$	$\bar{X}_{3,2} = 0.149$	$\bar{X}_{3,3} = 0.135$	$\bar{X}_3 = 0.104$
Centre (<i>r₄</i>)	$\bar{X}_{4,4} = 0.290$	$\bar{X}_{4,2} = 0.169$	$\bar{X}_{4,3} = 0.127$	$\bar{X}_4 = 0.045$
East (<i>r₅</i>)	$\bar{X}_{5,4} = 0.231$	$\bar{X}_{5,2} = 0.155$	$\bar{X}_{5,3} = 0.136$	$\bar{X}_5 = 0.037$
Far-North (<i>r₆</i>)	$\bar{X}_{6,4} = 0.248$	$\bar{X}_{6,2} = 0.143$	$\bar{X}_{6,3} = 0.123$	$\bar{X}_6 = 0.039$
Littoral (<i>r₇</i>)	$\bar{X}_{7,4} = 0.296$	$\bar{X}_{7,2} = 0.180$	$\bar{X}_{7,3} = 0.140$	$\bar{X}_7 = 0.046$
North (<i>r₈</i>)	$\bar{X}_{8,4} = 0.231$	$\bar{X}_{8,2} = 0.141$	$\bar{X}_{8,3} = 0.142$	$\bar{X}_8 = 0.037$
North-West (<i>r₉</i>)	$\bar{X}_{9,4} = 0.307$	$\bar{X}_{9,2} = 0.177$	$\bar{X}_{9,3} = 0.140$	$\bar{X}_9 = 0.047$
West (<i>r₁₀</i>)	$\bar{X}_{10,4} = 0.289$	$\bar{X}_{10,2} = 0.1805$	$\bar{X}_{10,3} = 0.144$	$\bar{X}_{10} = 0.046$
South (<i>r₁₁</i>)	$\bar{X}_{11,4} = 0.262$	$\bar{X}_{11,2} = 0.171$	$\bar{X}_{11,3} = 0.142$	$\bar{X}_{11} = 0.042$
South-West (<i>r₁₂</i>)	$\bar{X}_{12,4} = 0.267$	$\bar{X}_{12,2} = 0.1718$	$\bar{X}_{12,3} = 0.141$	$\bar{X}_{12} = 0.043$
Total	$\bar{X}_4 = 0.272$	$\bar{X}_2 = 0.147$	$\bar{X}_3 = 0.121$	$\bar{X}_\cdot = 0.579$

Source: Computation of Authors.

Table 3. Relative Contribution (RC) for each goal at the national level in 2004 (%)

MDG_k	MDG_4	MDG_5	MDG_6
$RC_{MDG_k} = \bar{X}_j / \bar{X}_.$	46.97%	25.38%	20.89%

Source: Computation of Authors.

Table 4. Relative Contribution (RC) for each region in 2004 (%)

r_i	r_1	r_2	r_3	r_4	r_5	r_6
$RC_{r_i} = X_i / \bar{X}_.$	7.944	8.635	2.417	7.772	6.39	6.735

r_i	r_7	r_8	r_9	r_{10}	r_{11}	r_{12}
$RC_{r_i} = X_i / \bar{X}_.$	7.944	6.39	8.255	7.944	7.253	7.426

Source: Computation of Authors.

Results with 2011 DHS-MICS IV DATA

Table 5. Computation of the global index of MDGs level of achievement at the national and regional level and for each objective/goal in 2011

Year 2011	MDG_4	MDG_5	MDG_6	Total
Yaounde (r_1)	$\bar{X}_{1,1} = 0.325$	$\bar{X}_{1,2} = 0.175$	$\bar{X}_{1,3} = 0.217$	$\bar{X}_1 = 0.052$
Douala (r_2)	$\bar{X}_{2,1} = 0.309$	$\bar{X}_{2,2} = 0.201$	$\bar{X}_{2,3} = 0.122$	$\bar{X}_2 = 0.048$
Adamawa (r_3)	$\bar{X}_{3,1} = 0.333$	$\bar{X}_{3,2} = 0.218$	$\bar{X}_{3,3} = 0.22$	$\bar{X}_3 = 0.054$
Centre (r_4)	$\bar{X}_{4,1} = 0.333$	$\bar{X}_{4,2} = 0.155$	$\bar{X}_{4,3} = 0.202$	$\bar{X}_4 = 0.0516$
East (r_5)	$\bar{X}_{5,1} = 0.333$	$\bar{X}_{5,2} = 0.118$	$\bar{X}_{5,3} = 0.205$	$\bar{X}_5 = 0.049$
Far-North (r_6)	$\bar{X}_{6,1} = 0.333$	$\bar{X}_{6,2} = 0.089$	$\bar{X}_{6,3} = 0.181$	$\bar{X}_6 = 0.047$
Littoral (r_7)	$\bar{X}_{7,1} = 0.307$	$\bar{X}_{7,2} = 0.174$	$\bar{X}_{7,3} = 0.216$	$\bar{X}_7 = 0.050$
North (r_8)	$\bar{X}_{8,1} = 0.333$	$\bar{X}_{8,2} = 0.102$	$\bar{X}_{8,3} = 0.221$	$\bar{X}_8 = 0.0494$
North-West (r_9)	$\bar{X}_{9,1} = 0.292$	$\bar{X}_{9,2} = 0.183$	$\bar{X}_{9,3} = 0.216$	$\bar{X}_9 = 0.0490$
West (r_{10})	$\bar{X}_{10,1} = 0.322$	$\bar{X}_{10,2} = 0.184$	$\bar{X}_{10,3} = 0.213$	$\bar{X}_{10} = 0.052$
South (r_{11})	$\bar{X}_{11,1} = 0.333$	$\bar{X}_{11,2} = 0.154$	$\bar{X}_{11,3} = 0.211$	$\bar{X}_{11} = 0.0518$
South- West (r_{12})	$\bar{X}_{12,1} = 0.315$	$\bar{X}_{12,2} = 0.177$	$\bar{X}_{12,3} = 0.223$	$\bar{X}_{12} = 0.0515$
Total	$\bar{X}_{.1} = 0.2731$	$\bar{X}_{.2} = 0.1373$	$\bar{X}_{.3} = 0.1691$	$\bar{X}_{.} = 0.6053$

Source : Computation of Authors.

Table 6. Relative Contribution (RC) for each goal at the national level in 2011 (%)

MDG_k	MDG_4	MDG_5	MDG_6
$RC_{MDG_k} = \bar{X}_j / \bar{X}_.$	45.12%	22.64%	27.93%

Source: Computation of Authors.

Table 7. Relative Contribution (RC) of each region at the national level in 2011 (%)

r_i	r_1	r_2	r_3	r_4	r_5	r_6
$RC_{r_i} = X_i / \bar{X}_-$	8.595	7.933	8.925	8.524	8.099	7.768

r_i	r_7	r_8	r_9	r_{10}	r_{11}	r_{12}
$RC_{r_i} = X_i / \bar{X}_-$	8.264	8.161	8.099	8.595	8.557	8.508

Source: Computation of Authors.

Dynamic Contribution of Each Region and Each MDG to Variation of Achievement at the National Level between 2004 and 2011

Table 8. Dynamic Contribution of each objective between 2004 and 2011 (%)

MDG_k	MDG_4	MDG_5	MDG_6
$DC_{MDG_k} = \frac{(w_k \bar{X}_k)_{2011} - (w_k \bar{X}_k)_{2004}}{(\bar{X}_-)_{2011} - (\bar{X}_-)_{2004}}$	3.846%	-38.461%	184.615%

Source : Computation of Authors.

Tableau 9. Dynamic Contribution of each region between 2004 and 2011 (%)

r_i	r_1	r_2	r_3	r_4
$DC_{r_i} = \frac{(p_i \bar{X}_i)_{2011} - (p_i \bar{X}_i)_{2004}}{(\bar{X}_-)_{2011} - (\bar{X}_-)_{2004}}$	23,076	-7.692	153.846	25.384

r_i	r_5	r_6	r_7	r_8
$DC_{r_i} = \frac{(p_i \bar{X}_i)_{2011} - (p_i \bar{X}_i)_{2004}}{(\bar{X}_-)_{2011} - (\bar{X}_-)_{2004}}$	46.153	30.769	15.384	47.692

r_i	r_9	r_{10}	r_{11}	r_{12}
$DC_{r_i} = \frac{(p_i \bar{X}_i)_{2011} - (p_i \bar{X}_i)_{2004}}{(\bar{X}_-)_{2011} - (\bar{X}_-)_{2004}}$	4.615	23.076	37.692	32.692

Source: Computation of Authors.

Discussion

In 2004 the most achieved MDGs is the fourth one (27.2%), follow by MDG5 (14.7%) and MDG6 (12.1%). As far as regions are concerned the first one is Adamawa (10.4%) , follow by Douala (5%) and North West (4.7%). The last region in achieving health related MDGs are East and North (3.7%) and Far-North (3.9%). At the national level the MDGI is up to 57.9% both in term of objective or all over the 12 regions take together. In terms of Relative Contribution of MDGs achievement at the national level in 2004, MDG4 has the most

important weight (46.97%) follow by the MDG5 (25.38%). Douala (8.635%), Yaounde (7.944%), the West region (7.944%) and the Littoral region (7.944%) have respectively the most important relative contribution to the national achievement level of MDGs in 2004. Regions with a low Relative Contribution are Adamawa (2.417%), East (6.39%) and North (6.39%).

In 2011 the MDGI at the national level (both in terms of MDG or in term of region) is up to 60.53%. The most achieved MDG in term of progress is MDG4 (27.31%) and the last one is MDG5 (13.73%). Relative Contribution of MDGs are respectively 45.12% (MDG4), 27.93% (MDG6) and 22.64% (MDG5). At the regional level, the most important Relative Contribution are from Adamawa (8.925%), Yaounde (8.595%) and Centre (8.524%). The low contribution concern Far North (7.768) and Douala (7.933). With regard to the dynamic evolution of the march toward achieving health related MDGs we see that between 2004 and 2011, MDG6 seems to be the one having a positive evolution and Adamawa appears to be the Cameroonian region having the most positive evolution.

Finally we see that there is an improvement of the progress toward health related MDG achievement in Cameroon (from 57.9% to 60.53%). The country is then far to achieving health related MDGs. But this result can be better if health-related public expenditure are well tracked in term of quality and quantity but much in term of quality, if health facilities are built and equipped all over the country. However Cameroon made firm commitments to aligning its development strategy to the MDGs which it has consequently adapted as the overarching development policy and strategy guiding framework. The Government has also clearly been in the driver seat in the process of implementing the MDGs in the country which have been well integrated and harmonized in Cameroonian's national development planning framework known as the GESP as reported in the current study. The 2012 report on Millennium Development Goals tracking of the Government puts most MDG targets as on track and achievable with caveats put only on the targets of reducing poverty by half before 2015, gender equality and maternal mortality as needing some fundamental changes. Indeed public expenditures on basic services have doubled twice in recent years but those related to health are increasing slowly if even Cameroon starts in 2000 from a low base in terms of initial coverage of basic health facilities infrastructures.

References

- Feubi Pamen E. P., Tchitchoua J. and Gankou J-M. (2013), « Non monetary poverty analysis in a developing country, case study of Cameroon», 18th annual conference of the African Econometric Society, University of Ghana, July, 41p.
- Gert de Cooman (2005), « Fuzzy sets and systems », 25p.
- Glen Meeden (2005), « Two examples of the use of fuzzy set theory in statistics », University of Minnesota, 19p.
- Republic of Cameroon,
- (2003), « Poverty Reduction Strategy Paper», Ministry of the Economy, Planning and Regional Development, 90p.
 - (2005), « Final report of the 2004 Demographic and Health Survey », in collaboration with the Ministry of Public Health Economy, the Ministry of the Economy, Planning and Regional Development, the National Institute of Statistics and the ICF International Macro, June, 376p.

- (2009), « Growth and Employment Strategy Paper », Ministry of the Economy, Planning and Regional Development, 167p.
- (2012a), «2012 national Millennium Development Goals tracking report», in collaboration with the Ministry of the Economy, Planning and Regional Development, the National Institute of Statistics and the United Nations Development Program, 58p.
- (2012b), « Final report of the 2011 Demographic and Health Survey couple with the Multiple Indicators Cluster Survey », in collaboration with the Ministry of Public Health Economy, the Ministry of the Economy, Planning and Regional Development, the National Institute of Statistics and the ICF International Macro, September, 576p.

United Nations,

- (2000), «Millennium Declaration», 55/2, 8th September 2000, Millennium Summit, 9p.
- (2009), « 2009 Millennium Development Goals report », New York, 60p.

Zadeh L. A., (1965), « Fuzzy set, inform control », 8-338-353.

ANNEX

Table A1. Weighted coefficient (relative number of inhabitants) for each region in 2004

Population P_i for each region	Relative population $p_i = P_i / \sum_{i=1}^{i=12} P_i$
Yaounde (r_1) : 1,349,065	0.077
Douala (r_2) : 1,501,171	0.085
Adamawa (r_3) : 691,784	0.039
Centre (r_4) : 1,214,064	0.069
East (r_5) : 744,947	0.042
Far-North (r_6) : 2,745,345	0.157
Littoral (r_7) : 754,460	0.043
North (r_8) : 1,123,267	0.064
North-West (r_9) : 1,782,462	0.102
West (r_{10}) : 1,866,674	0.106
South (r_{11}) : 534,441	0.030
South- West (r_{12}) : 1,164,910	0.066
Total : 17,463,936	1

Source: Computation of Authors with the 2005 General census on housing and population data.

Table A2. Weighted coefficient (relative number of inhabitants) for each region in 2011

Population P_i for each region	Relative population $p_i = P_i / \sum_{i=1}^{i=12} P_i$
Yaounde (r_1) : 2,410,175	0.116
Douala (r_2) : 2,191,835	0.106
Adamawa (r_3) : 1,336,349	0.064
Centre (r_4) : 1,082,537	0.052
East (r_5) : 1,213,180	0.058
Far-North (r_6) : 1,787,950	0.086
Littoral (r_7) : 1,194,982	0.057
North (r_8) : 1,177,181	0.056
North-West (r_9) : 1,114,296	0.053
West (r_{10}) : 1,325,913	0.064
South (r_{11}) : 1,580,531	0.076
South- West (r_{12}) : 1,230,453	0.059
Total : 20,674,600	1

Source: Computation of Authors with the 2005 General census on housing and population data.

Table A3. Millennium Development Goals indicators

Millennium Development Goal	Indicators
Reduce child mortality (MDG₄)	Vaccination coverage for 1 year old
	Percentage of children aged 12-23 months currently vaccinated against childhood diseases (measles)
	Infant mortality rate (per 1000 live births)
	Under five mortality rate (per 1000 live births)
Improve maternal health (MDG₅)	Maternal mortality rate
	Percentage of women delivered in health facility
	Contraceptive use rate
	Teen pregnancy
	Access to antenatal care and coverage
	Access to reproductive health
Combat HIV, malaria and other diseases (MDG₆)	HIV prevalence rate
	Rate of condom use
	Tuberculosis prevalence rate
	Access to HIV/AIDS treatment and for those who need it
	Incidence, prevalence and death rate of malaria
	Access to mosquitoes net
	Number of treated malaria patients (children)
	Number of treated Tuberculosis patients

Source: United Nations Organization (UN) Millennium Declaration (September 2000, Millennium summit).

La divergence internationale des revenus : hypothèse de controverse

Maha HEMRITI, Ali CHKIR

Faculté des sciences économiques et de gestion- Sfax, Tunisie

Ali.CHKIR@fsegs.rnu.tn

Résumé

La disparité de revenu entre pays a-t-elle augmenté ou diminué au cours des dernières décennies ? Cet article propose de répondre à cette question qui a suscité une intense controverse tant sur le plan théorique que sur le plan empirique. Pour ce faire, deux facteurs qui peuvent influencer l'étude de l'évolution d'inégalité sont mis en œuvre : la méthode de mesure du revenu par tête utilisées ainsi que la typologie qui consiste à pondérer les revenus par tête par la population des pays ou non.

Mots-clés

inégalité, convergence, croissance, mesure de revenu, pondération des pays par leur population.

Abstract

Has income inequality across nations increased or declined during the last decades? This article clarifies these issues that caused an important theoretical and empirical controversy. With this intention, two factors that can influence the study of the evolution of inequality are used: the method of measurement of the income per capita and the weighting or no countries by their population.

Key words

Inequality, convergence, growth, measuring the income, weighting countries by their population.

Classification JEL

O15

I. Introduction

L'étude de la distribution des revenus au niveau international suscite des préoccupations grandissantes. L'enjeu sous-jacent est de divulguer qui sont « les gagnants » et « les perdants » de cette répartition. En effet, une étude de l'évolution d'inégalités, aux cours des siècles et des années récentes, à l'échelle internationale s'avère cruciale pour monter qui profite de la richesse et de la croissance. En effet, un aperçu historique de la répartition internationale des revenus montre les écarts des revenus par habitants des différents pays. Au 19^{ème} siècle, le monde a été caractérisé par de profonds changements dans la performance économique de plusieurs pays résultant de la révolution industrielle. Cette dernière a impulsé la croissance des pays occidentaux et a conduit un grand nombre de pays d'Asie, d'Amérique et d'Afrique à une position de dominé. Le monde est ainsi scindé en deux, d'une part, ceux qui ont connu la révolution industrielle caractérisés par un véritable processus de développement moderne entraînant leur dominance économique ; et, d'autre part, le reste du monde qui a subi la colonisation occidentale. Ces phénomènes qui caractérisent l'histoire économique témoignent donc de l'existence d'inégalités énormes dans la répartition des revenus entre les pays. Dans

cette perspective, Pritchett L. (1996) a affirmé « qu'on l'appelle la révolution industrielle, naissance de capitalisme moderne, il y'a eu au 19^{ème} siècle un moment où le taux de croissance des pays industrialisés aujourd'hui riche s'est brutalement accéléré. Cet essor n'ayant été ni universel ni même généralisé, l'écart des taux de croissance entre pays riches et pays pauvres s'est élargie et le fossé entre leur revenu par habitant, déjà considérable sans doute, a commencé de s'élargir »¹.

Toutefois, le fossé économique entre pays a continué de se renforcer après 1945, la prépondérance des pays européenne ouvre la voie à un nouvel ordre sous la domination des deux puissances américaines et russe. A l'égard de cette bipartition du monde, les anciennes colonies africaines et asiatiques ont refusé de s'aligner sur l'un de ces deux pôles en essayant de lutter contre la colonisation. Ce processus de décolonisation a donné naissance à une prise en compte des nations sous développées marquant ainsi le passage d'un monde bipolaire à un monde multipolaire où s'installe ce que Miliza P. (1996) appelle « un nouveau désordre mondiale ». Par ailleurs, cette idée a été défendue pour la première fois par l'historien Kennedy P. (1989) qui a mis en évidence les fragilités du leadership américain dans un monde qui, dans les années 70, voit la montée en puissance du japon et le décollage de la Chine.

Les années 70 sont caractérisées par le renforcement des inégalités mondiales dans la mesure où les principales richesses du monde sont détenues par les régions du Nord qui ont dominé le monde au niveau politique, économique et industriel. En plus, cette période est marquée par l'éclatement du tiers monde avec l'émergence de nouveau pays industrialisés. En d'autre terme, la croissance économique a commencé à changer d'allure au cours des années 70 lorsque plusieurs pays croissant plus rapidement étaient aussi des pays du tiers monde. Néanmoins, la notion du tiers monde diffusée dans les années cinquante par Alfred Sayer pour définir les pays en développement est devenu aujourd'hui peut signifiant tant les écarts des niveaux de développement dans ces pays persistent. En effet, les pays en développements constituent un groupe de pays hétérogène où chaque pays présente des caractéristiques macro-économiques différentes (l'Afrique Subsaharienne par exemple présente des performances inférieures à celles des pays de l'Asie de l'Est). Nous parlons donc du Sud avec une grande diversité. Les relations entre les régions du Sud et les régions du Nord s'inscrivent dans un contexte de pouvoir asymétrique entre le centre et la périphérie. Cette idée est confirmée par Amin S. (1973) qui a affirmé que les relations entre pays riches et pays pauvres procèdent d'un rapport de centre à périphérie où le centre place la périphérie dans un rapport de domination et de dépendance².

A ce niveau, l'histoire nous a enseigné la primauté des pays occidentaux qui ont dominé le reste du monde militairement et économiquement dans le but d'exploiter leurs ressources pour leur propre développement, ce qui reflète donc l'écart grandissant des taux de croissance entre les pays. Toutefois, cette dispersion internationale des revenus nous pousse à s'interroger s'il ya eu possibilité à long terme de convergence entre pays riches et pays pauvres. Une large gamme de travaux a été menée pour étudier la dynamique des inégalités entre pays, elle a révélé une forte controverse entre des positions pessimistes et des positions optimistes tout

¹ Pritchett L. (1996), « Quelle convergence ? Passé, présent et futur », *Finance et Développement*, Vol. 33, N°2, pp. 38-41.

² Cité par Hngon P. (1974), « A propos de l'ouvrage de Samir Amin, le développement inégal », *Tiers Monde*, Tome 15, N° 58, pp. 421-434.

autour de l'hypothèse de la convergence, ce ci dépend de plusieurs facteurs comme par exemple de la méthode de mesure du revenu par tête utilisée, de l'indicateur de mesure de la distribution de revenu adopté, de la typologie qui consiste à pondérer les revenus par tête par la population des pays ou non et par les périodes d'étude examinés. Tous ces facteurs doivent être pris en considération lors d'une étude de l'évolution des inégalités.

Dans cette perspective, trois orientations d'études délimitent le plan de notre travail: la première section présente une étude de l'évolution de la disparité de revenu entre pays aux cours des siècles, la deuxième section porte l'attention sur les deux facteurs influençant l'étude d'inégalité de revenu entre pays à savoir la méthode de mesure du revenu par tête utilisées ainsi que la typologie qui consiste à pondérer les revenus par tête par la population des pays ou non et la troisième section guide la vision vers une approche empirique qui se base sur la méthode de coupe transversale appliquée sur 43 pays de niveau de développement hétérogène entre 1984-2008 .

II. Etude comparative de l'évolution de la disparité de revenu entre pays

Une lecture de la littérature sur l'inégalité internationale des revenus révèle des fortes divergentes d'interprétations : si nous traitons les pays de la même manière comme c'est le cas dans la littérature sur la convergence (divergence) macroéconomique, l'inégalité s'accrue. Cependant, si nous pondérons les pays par leur population, l'inégalité de revenu entre pays baisse.

II.1. Les études macro-économiques de la divergence : étude non pondérée par la population des pays

Certaines études sur les inégalités et divergence macro-économique sont intéressées à la comparaison de revenus entre pays considérés comme des unités équivalentes présentant des caractères géographiques, historiques et politiques uniques. L'étude historique de Jackman R. W. (1982) sur l'inégalité internationale de revenu permettant une pondération égale des pays nous a permis de tirer quelques enseignements. En mettant l'accent sur les taux de croissance relatifs de revenu pour 98 pays au cours de la période 1960-1987, Jackman R. W. (1982) a souligné l'existence d'une relation en U- inversé entre le niveau initial de revenu et le taux de croissance de revenu. Cela signifie que les pays se trouvant au milieu supérieur de la distribution ont vu leur situation s'améliorer en exhibant des taux accélérés de croissance de revenu et ceux situant en bas de la distribution ont connu, au contraire, une détérioration de leur situation tout en exhibant des taux faible de croissance de revenu. Il est donc possible de constater l'existence, d'une part, d'une divergence globale des économies et, d'autre part, des clubs de convergence (par exemple il y a une évidence de convergence de revenu pour l'Europe occidentale¹.

Toutefois, ces constatations ont été mises aussi en évidence par des études s'inscrivant dans une perspective historique longue, nous pouvons, ainsi, se référer à l'étude de Maddison A. (1995) qui est considérée parmi les plus importantes et complètes études statistiques sur les performances économiques des pays à long terme.

¹ Selon Abramovitz M. (1986), Baumol W. J. (1986) et Jones C. (1997).

En effet, Maddison A. (1995) est l'un des économistes qui a penché en faveur de la thèse de divergence entre pays. Il est d'avis que la tendance depuis 1820 se caractérise par l'augmentation de la disparité de revenu entre pays, sauf pour l'Amérique du Nord, l'Europe de l'Ouest et l'Asie de l'Est, il a noté une certaine convergence à partir de 1950. C'est ainsi, en se basant sur les estimations du PIB par tête des pays durant la période 1820-1992, Maddison A. (1995) a donné une perception fascinante d'une croissance plus rapide dans les pays les plus prospères au début du 19ème par comparaison avec les pays en développement tel que les évidences de la croissance économique des pays industrialisés montrent que depuis 1820 la croissance du PIB par tête a été multipliée par treize dans les pays européens (France et Allemagne) et par dix sept en Amérique du Nord. Il a expliqué l'expansion de la performance économique de ces pays par leurs supériorités dans le domaine de progrès techniques. Cependant, il a montré que les pays en développements ont connu une performance économique bien mauvaise au quatrième quart du 20ème siècle qu'au troisième quart à l'exception de l'Asie qui a enregistré un taux de croissance impressionnant dans la mesure où la différence des niveaux de revenu par tête entre les Etats Unis et la Corée du Sud a baissé de 11 :1 en 1950 à 2 :1 en 1992. Pour la Thaïlande, la différence a diminué de 11 :1 en 1950 à 5 :1 en 1992.

L'étude de Maddison A. (1995) a mis, donc, en évidence un phénomène de rattrapage significatif du pays d'Asie, phénomène qui n'a pas concerné les pays Africains et d'Amériques du Sud. Ces derniers ne montrent aucune tendance de convergence. A cet égard, Myrdal G. (1986) a souligné « Alors que les régions d'Asie ont fait preuve d'un potentiel de croissance exceptionnel, des régions comparativement riches en ressources naturelles (Amérique latine, Afrique ou Moyen-Orient) n'ont pas réussi à décoller pendant la même période »¹.

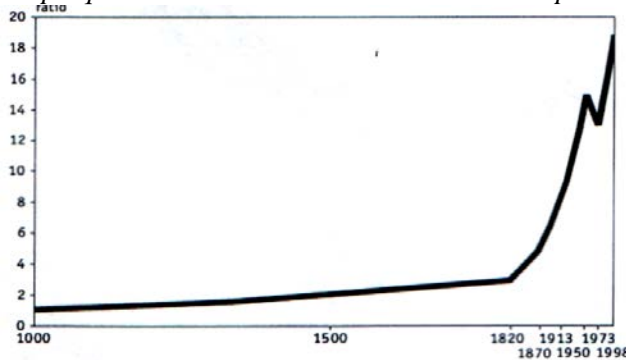
Pareillement, cette idée de divergence entre les pays riches et les pays pauvres sur une longue période est renforcée aussi par d'autres travaux émanant de Maddison A. (2001). Dans son étude intitulée l'économie mondiale : une perspective millénaire, il a montré que l'inégalité internationale représentée par le ratio du PIB par tête de la région la plus riche sur celui de la région la plus pauvre a suivi une progression plus au moins constante. En partant d'une situation virtuelle du revenu dans le monde en 1000 (1.1 :1), Maddison A. (2001) a prouvé que le ratio d'inégalité a atteint 19 :1 en 1998. Ce ratio n'a chuté qu'au cours de la période 1950-1973, période caractérisé par une croissance plus élevée en Asie sans le Japon (région au plus faible PIB par habitant) par comparaison avec les pays européennes (région ayant le plus haut PIB par tête) (voir graphique1). En effet, le Japon a été caractérisé par la rapidité de croissance de PIB par tête au cours de cette période qui a été marqué par une certaine convergence entre les Etats-Unis, l'Europe occidentale et le Japon.

Selon l'OCDE (2004) « le revenu de Japon a été multiplié par six au cours de cet âge d'or, s'élevant à 8% par contre 4% en Europe occidentale. »². Le Japon fait aujourd'hui parti du club des grands pays industrialisés, l'importance de ce pays est qu'il fait la preuve dans les années 80 que les pays en développement sont capable de rattraper les pays développés.

¹ Cité par Berthélemy J. C. et Varoudakis A. (1996), « Quelles politiques pour un décollage économique? », *Cahier de Politique Economique*, N°12, pp. 1-35.

² OCDE (2004), « L'âge d'or », Edition OCDE, N°243, p. 64.

Graphique n° 1. Ecart international des PIB par tête



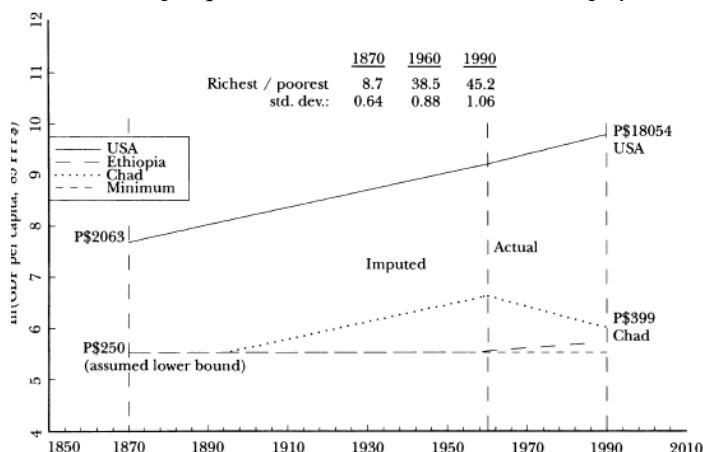
Source : Madisson (2001), « L'économie mondiale : une perspective millénaire », *Observateur international de la productivité*, N° 3, pp. 73-82.

Dans la même perspective, Pritchett L. (1997) a développé la thèse de la divergence à grande échelle « Divergence Big time ». Pour lui, la divergence dans les niveaux de vie et productivité entre les pays développés et pays en voie de développement constitue la caractéristique dominante de l'économie moderne. Dans son étude, Pritchett L. (1997) a proposé de définir une valeur minimale de revenu en 1870 dans le but d'estimer la divergence des revenus entre pays. La détermination de cette borne inférieure nécessite de prendre en considération cinq indicateurs quel que soit le pays étudié à savoir : (i) le niveau le plus faible observé des estimations actuelles des PIB, (ii) les calculs basés sur les seuils de pauvreté, (iii) le PIB correspondant à un rapport minimal moyen, (iv) le rapport entre revenu, (v) indicateurs de santé et les données historiques. Ces derniers sont compatibles avec une estimation de la borne inférieure du PIB par tête fixé à 250 Dollar exprimé en PPA, valeur en deçà de laquelle le niveau de vie d'une population serait trop faible pour soutenir une croissance démographique.

Après avoir établi une borne inférieure au PIB par tête, l'une des méthodes adoptées par Pritchett L. (1997) pour estimer la divergence de revenu est désignée par « méthode par troncature ». Cette méthode consiste, tout en partant d'une estimation réelle du PIB par tête pour tous les pays en 1960, à une extrapolation des revenus par habitant passés sous l'hypothèse que tous les pays ont une croissance identique à celle réalisée par le pays le plus riche d'entre eux (les Etats-Unis) (Pour qu'il y ait convergence les pays pauvres doivent avoir une croissance accélérée). Cependant, il est simplement impossible pour des pays considérés dans cette période pauvres de soutenir un rythme de croissance accéléré depuis 1870 puisque l'hypothèse de la non divergence implique que plusieurs pays pauvres ont des revenus incroyablement bas en 1870. D'où, le creusement des écarts de revenu entre pays riches et pays pauvres (voir graphique 2).

Toutefois, en utilisant cette méthode d'estimation de divergence à long terme, Pritchett L. (1997) a conclu que le ratio de revenu par habitant entre le pays le plus riche et celui le plus pauvre a été multiplié par 6 au cours du dernier demi-siècle (en passant de 8,7 en 1870 à 38 en 1960 et à 51 en 1985). Ce résultat témoigne donc d'un phénomène de divergence qui caractérise l'histoire mondiale.

Graphique n° 2. L'écart de revenu entre pays



Source: Pritchett, L. (1997), «Divergence, Big Time», *Journal of Economic Perspectives*, American Economic Association, Vol .11, N°3, pp. 3-17.

Cette thèse de divergence est défendue aussi par l'étude menée par la banque mondiale (2005). En effet, en se basant sur les estimations des taux de croissances moyens des pays développés et des pays en développement (voir tableau 1), cette étude a montré que l'économie mondiale a connu une très modeste amélioration de la croissance du PIB entre la période 1990-2006 tel que le taux de croissance de PIB mondiale est passé de 1.3% en 1980-1990 à 1.6 en 2000-2006.

Les pays en développement dans leur ensemble ont affiché des taux de croissances annuels moyens faibles par comparaison avec les pays à haut revenu ce qui témoigne d'une inégalité de répartition de revenu entre pays développés et pays en développement au cours des dernières décennies. Exception faite pour la période 2000-2006 tel que le groupe des pays en développement ont connu une reprise de croissance du PIB par tête au début des années 2000 (3,4 par an en moyenne en 2000-2006), toutefois, ceci ne rejette pas l'hypothèse de divergence qui caractérise l'économie mondiale.

Selon Cling J. P. (2006) « cette reprise ne contrarie pas en tout cas les tendances de longues périodes, caractérisées par une divergence croissante entre le groupe des pays industrialisés (rejoint par quelques pays émergents) et les pays les moins avancés enfermés dans une trappe de pauvreté (la plupart des pays à haut revenu intermédiaire d'Amérique latine et du Maghreb en particulier connaissent un régime de croissance faible) »¹.

Toutefois, à l'égard du tableau 1, nous constatons que la situation des pays en développements est contrastée puisque la croissance est inégalement répartie à leur sein. Les pays d'Asie de l'Est et Pacifique ainsi que les pays d'Asie du Sud affichent des résultats bien meilleurs tels que les taux de croissance de PIB par tête dépassent 5% pour les premiers et 4% pour les seconds. Au contraire, pour les pays d'Afriques subsahariennes, les taux de croissance se sont

¹ Cling J. P. (2006), « Commerce, Croissance, Pauvreté et Inégalité dans les PED : Une revue de la littérature », *Working Papers DT/2006/07*, DIAL (Développement, Institution et Analyses de Long terme).

modérément ralenties et faibles. Les pays d'Amérique Latines ont connu, d'une part, un accroissement des taux de croissances en 1990-2000 et, d'autre part, une diminution des taux de croissances moyens de PIB en 2000-2006. La croissance est ralentie aussi au sein des pays d'Afrique de Nord et Moyen Orient. Dans la même perspective d'idée, une étude récente des Nations Unies (2012) sur l'évolution de la croissance mondiale du PIB nous a permis aussi de tirer quelques enseignements quant à la tendance de l'économie mondiale (voir graphique 3).

Tableau n°1. Les taux de croissances annuels moyens en%

	1980-1990	1990-2000	2000-2006*
Total monde	1,3	1,1	1,6
Pays à haut revenu :	2,5	1,8	1,7
OCDE	2,5	1,7	1,7
- Etats-Unis	2,2	1,9	1,8
- Japon	3,5	1,1	1,7
- Union européenne	2,1	1,8	1,7
Hors OCDE	3,5	4,1	1,6
Pays en développement :	0,6	1,5	3,4
- Asie de l'Est & Pacifique	5,8	6,3	6,0
- Europe & Asie centrale	1,0	1,8	5,2
- Amérique latine & Antilles	-0,9	1,5	0,8
- Moyen Orient & Afrique du Nord	-1,6	1,1	2,4
- Asie du Sud	3,3	3,2	4,2
- Afrique sub-saharienne	-1,2	-0,5	1,2

Source: World B. (2005), Global Economic Prospects and the Developing Countries 2005.

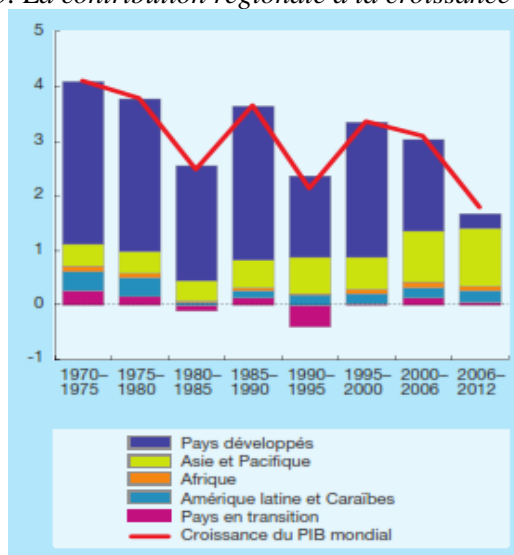
** les taux de croissances annuels moyens 2000-2006 correspondent à des données observées pour 2000 – 2004 et à des prévisions pour 2005-2006.*

En effet, selon ce graphique nous constatons qu'au cours des dernières décennies, les pays développés ont l'apanage des taux de croissances les plus élevées. Leurs parts dans la croissance du PIB mondiale sont très importantes en 1980 et 1990 et légèrement élevées entre 2000-2006. Au contraire, la période 2006-2012 se caractérise par une croissance soutenue des pays en développement, ces derniers représentent des parts plus importantes dans la croissance du PIB mondial que les pays développés.

À ce niveau nous rejoignons l'affirmation des Nations Unies (2005) : « entre 2006 et 2012, les pays en développements ont représenté 74% de la croissance du PIB mondial, contre seulement 22% pour les pays développés. Le contraste est frappant avec la situation des précédentes décennies, où les pays développés avaient représenté 75% de la croissance mondiale dans les années 1980 et 1990, puis légèrement plus de 50% entre 2000 et 2006 ».¹ En effet, si les pays développés n'ont pas dépassé les effets de la crise financière qui a éclaté à la fin de 2007, de nombreux pays en développement ont été moins touchés par la récession mondiale ce qui explique leurs robustes croissances entre 2006-2012.

¹ Nations Unies (2012), « Rapport sur le commerce et le développement », New York et Genève.

Graphique n° 3. La contribution régionale à la croissance du PIB mondial



Source : Nations Unies (2012), « Rapport sur le commerce et le développement », New York et Genève.

Une étude récente du FMI (2013) vient d'ajouter, aussi, que « comme la demande de bien de consommation est résiliente, que la politique macroéconomique est en attente et que les exportations se redressent, la plupart des pays d'Asie et d'Afrique Subsaharienne et beaucoup de pays d'Amérique Latine et de la Communauté des Etats Indépendants enregistrent aujourd'hui une croissance élevée. La reprise devrait de nouveau s'accélérer dans les pays émergents d'Europe tandis que la demande des pays avancés d'Europe se redresse lentement. Cependant les pays du Moyen orient et d'Afrique du Nord restent confrontés à des transitions internes difficiles. En outre quelques pays d'Amérique du Sud font face à une inflation élevée et à des pressions croissantes sur les marchés de change. ».¹

Toutefois, même si la période 2006-2012 marque une reprise de la croissance du PIB des pays en développement, ce retournement ne remis pas en cause la tendance de divergence internationale de revenu qui caractérise l'économie mondiale. La situation au sein des pays en développement est contrastée, si l'évolution de la croissance est très positive dans certains pays comme les pays émergents qui arrivent à rattraper les pays industrialisés, les pays d'Afrique du Nord et Moyen-Orient souffrent depuis 2011 de troubles qui ont des effets néfastes sur leurs croissances et qui les écartent du processus de convergence avec les pays développés. Par conséquent le phénomène de convergence n'est pas partagé entre les pays en développement.

Toutefois, face à ces études, il existe d'autres qui ont essayé d'étudier l'évolution des inégalités comme c'est le cas dans la littérature sur la convergence (divergence) macro-économique.

¹ FMI (2013), « Distribution Préliminaire », www.imf.org/external/french/pubs/ft/weo/2013/01/pdf/tex.

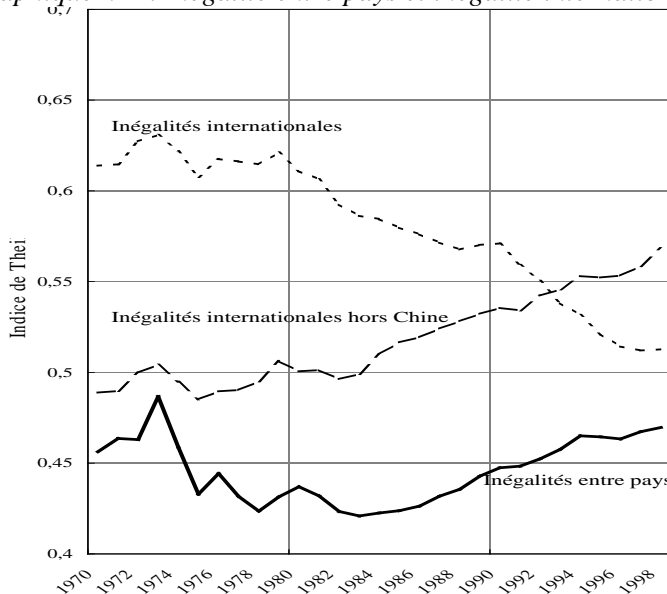
II.2. Les études pondérant les revenus par tête par la population

Dans une étude sur l'évolution des inégalités internationales en pondérant les revenus par habitant par la population, les résultats sont sensibles à l'exclusion des pays densément peuplés comme par exemple la Chine et l'Inde vu que, dans les années 80, ces grands pays émergents ont connu une croissance du PIB par tête influençant la distribution de revenu, avant cette période, les performances économiques de ces deux pays ont été médiocres.

En effet, basant sur un grand échantillon de pays, Berry A. et *al.* (1983a) ont prouvé qu'il n'existe pas une tendance définie de l'évolution de l'inégalité entre pays au cours de la période 1950-1977. Ce résultat a été réaffirmé par les études de Peacock W. G. et *al.* (1988) basées sur un échantillon de 53 pays incluant la Chine au cours de la période 1950-1980. Contrairement à ces travaux, Ram R. (1979) a essayé de prouver, en se basant sur un échantillon de pays excluant la Chine, que la tendance qui caractérise la période 1960-1980 se distingue par l'augmentation des disparités internationales de revenus.

Dans cette tentative, l'étude de Milanovic B. (2002), sur les disparités internationales de revenu par tête pondéré par la population, a montré qu'en excluant la Chine et l'Inde, il y'a une tendance de diminution des inégalités internationales durant la période 1950-1973 (période caractérisé par des performances économiques médiocres des deux pays).

Graphique n° 4. Inégalité entre pays et inégalité internationale



Source : CEPPI (2005), base de données CHELEM, calcul I. Bensidoun.

Cette tendance se transforme ensuite en une légère augmentation des inégalités. Ce résultat est aussi comparable à d'autres études représentées notamment par Chevalier A., Bensidoun I. et Guillien G. (2001). Ces auteurs ont souligné, qu'à partir du début des années 80, il y'a tendance à la réduction des inégalités internationales qui résulte de la forte croissance que connaît la Chine. Au contraire, en omettant la Chine, la baisse des inégalités internationales

depuis 1980 se transforme en légère hausse dans les décennies 80 et 90. Cette influence de la Chine s'explique par le fait que ce pays a connu une progression dans l'échelle du PIB par tête (voir graphique 4).

Néanmoins, Chevalier A., Bensidoun I. et Guillien G. (2001) ont essayé de montrer qu'il existe une différence considérable entre les indicateurs d'inégalités internationales avec ou sans la Chine à partir du décollage chinois dans les années 1980. Hors Chine, les inégalités internationales manifestent une tendance proche de celle des inégalités entre pays non pondéré par la population et continuent d'augmenter jusqu'en 2000. Ainsi, ils conçoivent qu'il est plus judicieux de considérer les deux indicateurs d'inégalités (indicateur pondéré et non pondéré par la population) comme complémentaire que de préférer l'un à l'autre dans la mesure où l'indicateur non pondéré permet d'établir si le phénomène observé en pondérant est général ou s'il traduit l'évolution d'un ou de quelques pays très peuplés.

Déjà, Pritchett L. (1996) a essayé de montrer les conséquences de la pondération par la population sur l'estimation de la divergence sachant que l'Inde et la Chine dominent évidemment son analyse. Les résultats de son étude ont prouvé que l'écart type de revenu pondéré est beaucoup plus faible en 1960 que l'écart type non pondéré mais les accroissements de l'écart type du revenu par tête entre 1870 et 1960 sont à peu près identiques. Toutefois, l'Inde et la Chine, sont deux pays pauvres en 1960. Ainsi pour des périodes plus récentes, l'étude de la divergence de revenu peut être plus sensible au poids de la population. Dans cette tentative, Pritchett L. (1996) a souligné que si dans les années 1980 et 1990, de nombreux pays sont caractérisés par une stagnation, la Chine et l'Inde affichent des taux de croissance très importants ce qui peut influencer la distribution de revenu au cours de cette période. Il a argumenté son étude par des estimations effectuées par la banque mondiale (1995) qui ont démontré que les pays à bas revenu présentent des taux de croissance du PIB par tête pondéré par la population au tour de 3,7% par an, taux considérablement plus élevé que les 2,2 de moyenne des pays à revenu élevé. Si la Chine et l'Inde sont exclues du groupe des pays à faible revenu, la moyenne diminue à 0,1%, au-dessus de la croissance des pays riches. Le poids de la population joue donc un rôle fondamental dans l'estimation de la divergence entre pays. Dans cette logique, Pritchett L. (1996) souligne « Puisque les taux de croissance de la population courante sont inversement proportionnels au revenu par tête, il s'ensuit que la divergence au niveau national des revenus par tête tend à engendrer une divergence plus importante au niveau individuel. »¹

Cependant, d'autres travaux utilisant les mêmes conventions que les études précédentes, c'est-à-dire qui pondèrent les revenus de chaque pays par sa population ont prouvé que l'inégalité peut augmenter tout dépend de la méthode d'estimation du PIB par tête. Dans cette tentative, l'étude de Schulz T. P. (1998) sur la disparité de revenus réalisée sur un échantillon de 120 pays au cours de la période 1960-1989 a montré que l'inégalité entre pays augmente si nous calculons les revenus en utilisant les taux de changes courants et diminue si nous calculons les revenus en utilisant par PPA (parité du pouvoir d'achat).

Ce résultat est comparable à d'autres études présentées notamment par Melchior A. (2001) et Sala-i-Martin X. (2002) qui ont montré qu'il y a une tendance à la réduction des inégalités

¹ Pritchett L. (1996), « Quelle convergence ? Passé, Présent et Futur », *Finance et Développement*, Vol. 33, N° 2, pp. 38-41.

internationales, pendant période 1970-1998, lorsque les estimations de la distribution internationale de revenu sont basées sur le taux de change de parité de pouvoir d'achat et une augmentation significative des inégalités entre les nations lorsque les estimations sont basées sur le taux de change courant. Cela suppose que le taux de change courant des pays les plus pauvres se dégrade régulièrement par rapport aux PPA (par exemple, le PIB/tête d'Ethiopie converti sur la base du PPA est de 600 dollars mais de 100 dollars sur la base de taux de change courant).

Dans la même tentative d'idée, Husson M. (2010) a signalé que la pondération de revenu par population pose de problèmes historiques et statistiques et doit soumettre à des rectifications d'où la nécessité de calculer les indices de prix pour mesurer le pouvoir d'achat du revenu et permettre les comparaisons internationales en parité de pouvoir d'achat, c'est ainsi, il a avoué que « de nouvelles données sur les prix ont été collectées en 2005 et ont conduit à réviser les résultats, notamment en ce qui concerne la Chine et l'Inde. Les inégalités sont beaucoup plus élevées qu'on ne le pensait, l'inégalité globale entre les citoyens du monde est estimée à 70 points de Gini au lieu de 65 auparavant. Le décile le plus riche reçoit 57% du revenu mondial plutôt de 50%. »¹

Arrivant à ce stade d'analyse, nous pouvons conclure que l'étude de l'évolution des inégalités à l'échelle internationale a suscité une intense controverse : si les études permettant une pondération égale des pays défendent, d'une part, la thèse de divergence entre pays riches et pays pauvres et notent, d'autre part, une accélération de croissance dans certaines économies en développement notamment des économies de l'Asie de l'Est et de Sud Est qui ont réussi aux années 60 de rattraper les pays riches, les études pondérant les revenus par tête par la population des pays, les revenus peuvent converger si des pays densément peuplés comme la Chine et l'Inde ne sont pas exclues ou si nous calculons les revenus en utilisant la parité de pouvoir d'achat (PPA). Cette analyse comparative nous amène à penser que la méthode de mesure du revenu par tête utilisée ainsi que le fait de pondérer les revenus par tête par la population des pays ou non sont parmi les facteurs qui peuvent influencer l'étude de l'évolution d'inégalité.

III. Les facteurs influençant l'étude d'inégalité de revenu entre pays

Il existe plusieurs facteurs qui peuvent influencer l'étude de l'évolution l'inégalité des revenus entre les pays développés et les pays en développements.

III.1. Les différentes méthodes de mesure de revenu par tête

La plupart des études se basent sur le PIB par tête en dollars courant qui correspond à la production nationale (évalué en fonction des prix intérieurs) multiplié par le taux de change du dollar au cours de l'année considéré. Cependant, la fluctuation des taux de change rend les comparaisons internationales de revenu difficile. Pour s'interroger sur la possibilité de convergence entre les pays industrialisés et les pays en développement, la plupart des économistes avouent que les données basées sur le PIB exprimé en dollars courant donne tout de

¹ Husson M. (2010), « Les inégalités à l'échelle mondiale », *Note Hussonet*, N°26, pp. 1-3.

même une image déformée¹. Le problème majeur est qu'une variation en taux de change officiel a un effet proportionnel sur le PIB par tête exprimé en dollars courant. Ceci probablement la raison pour lequel les études utilisant des données basées sur le PIB en dollar courant prouvent une détérioration dans la distribution de revenu entre pays.

D'autres mesures de PIB existent où la valeur de la production nationale est multiplié par un taux de change fictif qui rend équivalent le prix d'un panier de marchandise dans chaque pays : il s'agit d'une méthode de calcul basé sur « la parité de pouvoir d'achat (PPA) ». Avoir un PIB calculé en PPA est très important pour les pays en développement car dans ces pays la structure des prix est très différente de ce qu'elle est dans les pays développés. En d'autres termes, le PIB calculé en PPA permet de revaloriser le revenu des pays en développement et de réduire l'écart existant avec les pays développés.

Néanmoins, la mesure de revenu par le PIB par tête exprimé en PPA souffre aussi de certaines insuffisances. Selon le programme de comparaison internationale (PCI) 2002, les prix internationaux utilisés pour dériver les PIB en PPA sont simplement la réciproque du pouvoir d'achat des Etats Unies. Ces prix par lequel des marchandises et services dans tout les pays sont évalués reflètent donc la structure de production aux USA et les préférences de consommateurs américains. Ces préférences (et prix) ne reflètent pas la valeur relative des biens et services dans tout les autres pays. Il existe d'autre difficulté soulevée aussi par PCI concernant essentiellement la mesure du différentiel de qualité du produit et l'évaluation des services non marchand (Deaton A.S., 2001). Malgré le fait que les estimations du revenu par tête en PPA souffrent de certaines insuffisances, elles demeurent néanmoins plus efficaces que les données de revenus exprimées en dollars courant (Banque mondiale, 2002).

III.2. Les indicateurs de mesure de la distribution de revenu

Ils existent deux catégories de mesure de la distribution de revenu qui peuvent être utilisés lors d'une étude sur les inégalités entre pays. La première catégorie est sous formes de rapports des revenus par habitant dans les pays les plus riches et les pays les plus pauvres. Dans ce cas deux alternatives peuvent être adoptées pour distinguer les groupes de pays. La première consiste à déterminer le rapport de revenu par tête des pays indépendamment de la taille de population (étude de la banque mondiale (2001), la deuxième alternatif consiste à sélectionner les pays en tenant compte de la taille de leur population (PNUD, 1999).

L'autre catégorie de mesure de la distribution de revenu permet d'examiner la répartition des revenus en se basant sur des indices (coefficient de Gini, l'indice de Theil, le log variance et le coefficient de variation carré) (Schultz T.P., 1998, Melchior A. et *al.*, 2000, Sala-I-Martin X., 2002, Dowrick S., 2001, ...). Ces coefficients sont très sensibles aux changements de revenu par tête et de la taille de la population des pays.

¹ Les études pondérant les revenus par tête par la population ont montré que l'inégalité entre pays augmente si nous calculons les revenus en utilisant les taux de changes courants et diminuent si nous calculons les revenus en utilisant par PPA.

III.3. La dimension temporelle

Les évaluations des changements de la répartition du revenu sont très sensibles aux années choisies pour l'étude. Certaines études¹ ont étudié l'évolution des inégalités de revenus entre pays pour deux années particulières. Ces derniers débutent des années 60 période où les données de revenus exprimés en PPA sont produites pour la première fois pour les pays en développement (PCI, 2002, Madisson A, 1995). La plupart de ces investigations prennent fin dans les années 80 ou dans les années 90. D'autres études² ont pris en considération une série temporelle de longue durée. Ils ont dérivés leurs estimations sur la distribution internationale de revenu depuis 1820 (les données historiques sur PIB par tête ont été élaborées à partir des statistiques compilées par Madisson A). Toutefois, l'utilisation des données de série chronologique de longues périodes est préférable aux comparaisons entre deux années choisies qui peuvent biaiser les résultats s'elles ne sont pas représentatives³.

III.4. La taille de la population

Les concepts d'inégalité pondéré par la population des pays et non pondéré sont généralement utilisés pour l'étude de l'évolution des inégalités entre pays. Ces deux concepts sont différents de par le poids accordé à chaque pays dans leurs calculs. Pour le calcul de l'inégalité non pondéré, nous considérons que tout les pays ont le même poids de population. En revanche, l'inégalité pondérée fait intervenir la population de chaque pays.

Ainsi, deux types de conclusions concerne la dynamique des inégalités entre pays se présentent : le groupe d'étude non pondéré par la population arrive au résultat que l'inégalité croît depuis 1820 reflétant un phénomène de divergence de revenu entre pays pauvres et pays riches⁴. A l'opposé, l'autre groupe d'étude pondéré par la population des pays donne une vision totalement différente de l'évolution des inégalités lorsque les pays densément peuplé (comme Chine et Inde) ne sont pas exclus de l'échantillon d'étude⁵.

Ceci reflète que la variation de la croissance de la population a un effet sur le développement de la distribution de revenu entre pays au cours de temps. Ces différents résultats expliquent le fait que les études qui ne pondèrent pas les revenus par la population des pays tiennent en considération l'effet des changements du ratio de revenu et négligent l'effet de variation de la taille de la population mais les études pondérant les revenus par la population captent les deux effets⁶.

Toutefois, la non pondération de revenu par la population nous amène à conserver les pays comme entité d'analyse. Nous parlons, dans ce cas, d'une vision macro-économique du monde où chaque agent est un pays dont nous ignorons la situation et les conditions

¹ PNUD (1999), Jones C. (1997), Schultz T.P. (1998) ...

² Maddison A (1995), Bourguignon F et Morrison C (2002), Pritchett L (1997).

³ Svedberg P (2004), « World Income Distribution: Which Way? », *The Journal of Development Studies*, Vol.40, N°5, pp.1-32.

⁴ Jackman R. W. (1982), Madison A. (1995, 2001), Pritchett L. (1996), Jones C. (1997).

⁵ Pritchett L. (1997), Milanovic B. (2002), Chevalier A., Bensidoun I. et Guillien G. (2001).

⁶ Firebaugh G. (1999) « Empirics of World Income Inequality » *The American Journal of Sociology*, Vol. 104, N° 6, pp. 1597-1630.

intérieures. Seules importent son revenu moyen par habitant et son taux de croissance par à apport à d'autre pays¹. En d'autre terme, ce sont les inégalités entre nations que nous espérons étudier dans ce cas pour s'interroger sur la divergence ou non des pays. Cependant, si nous accordons à chacun des pays un poids correspondant à sa part dans la population mondiale, se sont les écarts de revenus entre individus que nous consistons à étudier (Bourguignon F., 1998).

A l'égard de cette analyse, nous constatons qu'une infinité des travaux ont été réalisée depuis des siècles dans le but d'étudier la dynamique d'inégalité entre pays riches et pays pauvres. Leurs résultats dépendent de plusieurs facteurs tels que les indicateurs de mesures de la distribution de revenu, la dimension temporelle et surtout la pondération ou non des revenus par la population des pays.

IV. Le débat convergence –divergence : une approche empirique

Selon l'étude historique de l'évolution d'inégalité internationale de revenu, certain affirment que les inégalités de revenu explosent ainsi les plus riches s'enrichissent et les plus pauvres s'ombrent dans le sous développement, pour d'autre, ces inégalités régressent grâce au formidable rattrapage de la Chine, l'Inde et d'autre pays émergents. Toutefois, selon le type d'inégalité, les concepts et les méthodes retenus, ces deux points de vue peuvent se défendre. C'est ainsi, en abordant la question d'inégalité entre nation de deux manières différentes dont l'une examine l'inégalité en pondérant les pays par leurs poids dans la population mondiale et l'autre traitant les pays en chiffre unique sans correction par leurs populations, nous pouvons tirer quelque enseignement quant à l'évolution d'inégalité aux cours la période 1984-2008.

À cette fin, nous avons testé l'équation économétrique de β convergence à l'aide des moindres carrés non linéaires. Le taux de croissance moyen du logarithme du PIB par tête dans le pays (i) entre les dates t et (T+t) est :

$$\gamma_{i,t,T+t} = a + \beta \log(y_{it}) + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

Avec $\gamma_{i,t,T+t} = (1/T) \log (y_{i,t+T}/y_{i,t})$: taux de croissance moyen par tête et y_{it} le PIB par tête initiale . Dans ce cas, il existe une convergence absolu (divergence absolue) si le coefficient β est statistiquement significatif et négatif (positif).

L'ensemble des calculs sont menés à partir de la banque mondiale pour 90 pays. Les résultats obtenus à partir de cette base sont sensibles à la méthode de mesure du revenu par tête adoptée tel qu'on a converti le revenu ,d'une part , sur la base de PPA et d'autre part, sur la base de taux de change courant (TCC) ce qui permet de voir l'écart qui peut exister entre les résultats donnés par les deux méthodes. Toutefois, en se basant sur le PIB exprimé en PPA, le tableau 1 donne une image claire de la divergence absolue si on traite les pays de la même manière mais si on pondère les pays par leur population, les inégalités entre pays se réduisent. En omettant la Chine et l'Inde tout en pondérant le revenu moyen de chaque pays par sa population (pays densément peuplés), la baisse d'inégalité demeure au cours de la période 1984-2008. Cette

¹ Bourguignon F. (1998), « Equité et croissance économique : une nouvelle analyse ? », *Revue Française d'Economie*, N° 3, pp. 25-84.

influence la Chine et l'Inde s'explique par le fait que ces pays ont enregistré une forte progression dans l'échelle de PIB par tête (voir tableau 2 ci-dessous).

Tableau n° 2. Analyse de la convergence (PIB exprimé en PPA)

	Non pondéré	Pondéré	Pondéré (exclus Chine et Inde)
log (y ₁₉₈₄)	.0011349 (0.62)	-.0137271 (-8.98)	-.0142499 (-8.37)
N	90	90	88

Cependant, les résultats ci-dessus ont été contestés lorsqu'on a exprimé le PIB en taux de change courant (TCC) : les estimations empiriques confirment l'existence d'un effet de divergence absolu si on pondère les pays par leur population ou si on les traite comme des unités d'observation équivalentes (voir tableau n°3 ci-dessous).

Tableau n° 3. Analyse de la convergence (PIB exprimé en TCC)

Variables	Non pondéré	Pondéré	Pondéré (exclus Chine et Inde)
log (y ₁₉₈₄)	.0013653 (1.00)	-.0024049 (-1.12)	-.0005516 (-0.66)
N	90	90	88

Les régressions prouvent donc que les pays doivent être pondérés selon leur population et que le PIB doit être converti en parité de pouvoir d'achat et non en taux de change courant pour qu'on puisse parler d'un effet de convergence absolu ce qui met en relief que la méthode de la parité de pouvoir d'achat est préférable pour mesurer le PIB des pays en développement car dans ces pays la structure des prix est très différente de ce qu'elle dans les pays développés. Cependant, c'est l'hypothèse de divergence absolue qui règne lorsque les pays sont traités de manière similaire. Cette dernière observation empirique suscite plusieurs tentatives d'explications chose qui fait l'objet des chapitres subséquents.

V. Conclusion

Depuis la révolution industrielle, l'histoire économique a montré l'essor d'un énorme écart de revenu entre pays riches et pays pauvres. Dans cette tentative, une large gamme de travaux s'est penchée sur l'étude de la dynamique d'inégalité entre pays. Leurs apports à propos de ce sujet ont permis d'aboutir à des conclusions divergentes tout dépend des indicateurs retenus, de la méthodologie adaptée et de la méthode de calcul d'inégalité. En effet, dans le cadre d'étude d'inégalité pondéré par la population des pays, les résultats sont sensibles à l'exclusion des pays densément peuplé comme la Chine et l'Inde. Dans cette logique, les revenus peuvent diverger si ces pays sont exclus ou si on utilise des bases de données de PIB par tête exprimé en taux de change courant au lieu de taux de change de parité de pouvoir d'achat. Toutefois, le fossé de revenu entre pays est mieux clarifié par les études qui permettent une pondération égale des pays. Ces derniers sont penchés pour la thèse de divergence entre pays riches et pays pauvres (Madison A, 1995, 2001, Pritchett L., 1997, Banque mondiale, 2005). Cette thèse de divergence est défendue aussi par Bourguignon F. et Morisson C. (2002) lors de leurs études sur l'évolution des inégalités tout en combinant les disparités entre les pays et celle des

inégalités au sein de ces derniers. Ces auteurs ont essayé de fournir des explications portant sur les changements dans la distribution mondiale de revenu aux cours des siècles.

Bibliographie

- Berry A., Bourguignon F., Monisson C. (1983b), "The level of world inequality: How much can Meet. Pop. Assoc. Am., Chicago (April) one say? " *Rev. Income Wealth* 29:21741.
- Berthélemy J. C. et Varoudakis A. (1996), « Quelles politiques pour un décollage économique? », *Cahier de Politique Economique*, N°12, pp. 1-35.
- Bourguignon F. (1998), « Equité et croissance économique : une nouvelle analyse ? », *Revue Française d'Economie*, 3, pp. 25-84.
- Chevalier A., Bensidoun I. et Guillien G. (2001), « Repenser l'ouverture du Sud », *La lettre du CEPPI*, N° 205.
- Cling J. P. (2006), « Commerce, Croissance, Pauvreté et Inégalité dans les PED : Une revue de la littérature », *Working Papers DT/2006/07*, DIAL (Développement, Institution et Analyses de Long terme).
- Deaton A. S. (2001), « Health, Inequality and Economic development », *Working Papers*, N° 8318, pp. 1-77.
- Firebaugh G. (1999), « Empirics Of World Income Inequality », *The American Journal Of Sociology*, Vol .104, N° 6, pp.1597-1630.
- FMI (2013), « Distribution Préliminaire », www.imf.org/external/french/pubs/ft/Weo/2013/01/pdf/tex..
- Jackman R.W. (1982), « Dependence on foreign investment and economic growth in the Third World », *World Polit.*, 34, pp. 175-96.
- Hungton S.P. (1974), « A propos de l'ouvrage de Samir Amin, le développement inégal », *Tiers Monde*, Tome 15, N°58, pp. 421-434.
- Husson M. (2010), « Les inégalités à l'échelle mondiale », *Note Hussonet*, N° 26, pp. 1-3.
- Maddison A. (1995), *Monitoring the World Economy 1820-1992*, Paris, OECD.
- Maddison A. (2001), *The World Economy. A Millenial Perspective*, Paris, OECD, Development Centre Studies.
- Melchior A. (2001), « Global Income Inequality », *World Economics*, Vol.2, N° 3.
- Milanovic B. (2002), "Can we discern the Effect of Globalization on Income Distribution? Evidence from Household Surveys", Policy Research Report Working Paper Series 2876, Washington, D.C, World Bank.
- Nations Unies (2012), « Rapport sur le commerce et le développement », New York et Genève.
- OCDE (2004), « L âge d'or », Edition OCDE, N° 243, p. 64.
- Pritchett L. (1996), « Quelle convergence ? Passé, Présent et Futur », *Finance et Développement*, Vol. 33, N° 2, pp. 38-41.
- Pritchett L. (1997), « Divergence, Big Time », *Journal of Economic Perspectives*, American Economic Association, Vol.11, N° 3, pp. 3-17.
- Peacock W.G., Hoover G.A., Killian C.D. (1988), "Divergence and convergence in international development: a decomposition analysis of inequality in the world system", *Am. Sociol. Rev.*, 53:838-52.
- Ram R. (1979), "International Income Inequality: 1970 and 1978", *Economics Letters*, 41187-90.
- Sala-I-Matin X. (2002), « 15 Years of New Growth Econometric: What Have Learnt? », *Working Paper*, Universitat Pompeu Fabra.
- Schultz T.P. (1998), « Inequality in the distribution of income in the word », *Journal of Population Economic*, N° 11, 307-344.
- Svedberg P. (2004), « World Income Distribution: Which Way? », *The Journal of Development Studies*, Vol. 40, N° 5, pp. 1-32.
- World B. (2005), "Global Economic Prospects and the Developing Countries 2005", Washington, D.C., Banque mondiale.

World B. (2002), “Globalisation, Growth and Poverty : Building an Inclusive World Economy”, New York, Oxford University Press.

World B. (2001), « Rapport sur le développement 2000-2001 », Washington.

Annexe 1. Liste des pays de l'échantillon

<i>Pays développés</i>	
Europe	Europe Occidentale : Belgique, Suisse, Autriche, France, Allemagne, Luxembourg, Pays Bas
	Europe de Nord : Danemark, Norvège, Suède, Finlande, Islande, Irlande
	Europe Orientale : Bulgarie, Hongrie, Roumanie
	Europe de Sud : Italie, Portugal, Espagne, Albanie, Grèce
Amérique	Amérique du nord, Canada, Etats-Unis
Océanie	Nouvelle Zélande
Japon	
<i>Pays en développement</i>	
Asie	Asie occidentale : Arabie saoudite, Bahreïn, Koweït
	Asie méridionale : Inde, Pakistan, Iran
	Asie orientale : Corée
	Asie du Sud-est : Malaisie, Philippines, Thaïlande, Indonésie, Vietnam
	Asie de Sud : Sri Lanka
	Asie de l'Est : Singapour, Chine, Hong Kong
Amérique Latine	Amérique du Sud : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Pérou, Venezuela, Paraguay, Suriname, Uruguay, Mexique
	Amérique centrale : Salvador, Honduras, Nicaragua, Panama, Guatemala, Costa Rica, Caraïbes, Cuba
Afrique	Afrique du Nord : Algérie, Égypte, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc, Tunisie, Soudan
	Afrique Australe : Afrique du Sud
	Afrique occidentale : Nigéria, Ghana, Cameroun
	Afrique orientale : Kenya
	Afrique Sud –Ouest : Angola
	Afrique de l'Ouest : Côte d'Ivoire, Mali, Niger, Sénégal, Gabon, Togo, Liberia
	Afrique de l'Est : Ethiopie, Sierra Léonie, Ouganda
	Afrique Australe : Zimbabwe, Zambie, Botswana
	Afrique Centrale : Cameroun
	Moyen Orient : Emirats Arabes Unis

Conseils de rédaction des articles

1. Structure du texte

Résumé

L'auteur propose un résumé en français et en anglais qui n'excède pas 250 mots. Il limite son propos à une brève description du problème étudié et des principaux objectifs à atteindre. Il présente à grands traits sa méthodologie. Il fait un sommaire des résultats et énonce ses conclusions principales.

Mots-clés

Ils accompagnent le résumé. Ne dépassent pas 5-6 mots et sont indiqués en français et en anglais.

Classification JEL

Elle est disponible à l'adresse: <http://www.aeaweb.org/jel/guide/jel.php>

Introduction

- La problématique: l'auteur expose clairement la question abordée tout au long de l'article et justifie son intérêt. Il formule des hypothèses qui sont des réponses provisoires à la question.
- La méthodologie et les principaux résultats : l'auteur précise la raison du choix d'une méthode particulière et les outils utilisés de collecte de l'information, si nécessaire. Il cite ses principaux résultats. Il annonce son plan.

Développements

- Le contexte : l'auteur situe la question posée dans son environnement théorique en donnant des références bibliographiques et en évoquant les apports d'autres chercheurs.
- La méthode: l'auteur explique en détails comment il a mené son étude et quel est l'intérêt d'utiliser ses outils de collecte de données par rapport aux hypothèses formulées.
- Les résultats (si le papier n'est pas uniquement conceptuel): l'auteur présente un résumé des données collectées et les résultats statistiques qu'elles ont permis d'obtenir. Il commente les tableaux et graphiques.
- La discussion: l'auteur évalue les résultats qu'il obtient. Il montre en quoi ses résultats répondent à la question initiale et sont en accord avec les hypothèses initiales. Il compare ses résultats avec les données obtenues par d'autres chercheurs. Il mentionne certaines des faiblesses de l'étude et ce qu'il faudrait améliorer en vue d'études futures.

Conclusion

L'auteur résume en quelques paragraphes l'ensemble de son travail. Il souligne les résultats qui donnent lieu à de nouvelles interrogations et tente de suggérer des pistes de recherche susceptibles d'y apporter réponse.

Bibliographie

Il reprend tous les livres et articles qui ont été cités dans le corps de son texte.

2. Conseils techniques

Mise en page:

- Format B5 (18,2 x 25,7 cm);
- Marges: haut 2,22 cm, bas 1,90 cm, gauche 1,75 cm, droite 1,75 cm, reliure 0 cm, entête 1,25 cm, bas de page 1,25 cm;

Style et volume:

Arial, taille 12 pour le titre de l'article et pour le rest du texte Times New Roman, taille 11 (sauf pour le résumé, les mots-clés et la bibliographie qui ont la taille 10), simple interligne, sans espace avant ou après, alignement gauche et droite. Le texte ne doit pas dépasser 12 pages au maximum en format B5 du papier. Le titre de l'article, l'introduction, les sous-titres principaux, la conclusion et la bibliographie sont précédés par deux interlignes et les autres titres/paragraphes par une seule interligne.

Titres:

Le titre de l'article est en gras, aligné au centre. Les autres titres sont alignés gauche et droite; leur numérotation doit être claire et ne pas dépasser 3 niveaux (exemple: 1. – 1.1. – 1.1.1.). Il ne faut pas utiliser des majuscules pour les titres, sous-titres, introduction, conclusion, bibliographie.

Mention des auteurs:

Sera faite après le titre de l'article et 2 interlignes, alignée à droite. Elle comporte: **Prénom, NOM** (en gras, sur la première ligne), *Nom de l'institution* (en italique, sur la deuxième ligne), e-mail du premier auteur (sur la troisième ligne).

Résumé et mots-clés:

Leur titre est écrit en gras, italique, taille 10 (***Résumé, Mots-clés, Abstract, Key words***). Leur texte est rédigé en italique, taille 10. Les mots-clés sont écrits en minuscules et séparés par une virgule.

Notes et citations:

Les citations sont reprises entre guillemets, en caractère normal. Les mots étrangers sont mis en italique. Les pages de l'ouvrage d'où cette citation a été extraite, doivent être précisées dans les notes. Les notes apparaissent en bas de page.

Tableaux, schémas, figures:

Ils sont numérotés et comportent un titre en italique, au-dessus du tableau/schéma. Ils sont alignés au centre. La source (si c'est le cas) est placée en dessous du tableau/schéma/figure, alignée au centre, taille 10.

Présentation des références bibliographiques:

- Dans le texte : les citations de référence apparaissent entre parenthèses avec le nom de l'auteur et la date de parution. Dans le cas d'un nombre d'auteurs supérieur à 3, la mention *et al.* en italique est notée après le nom du premier auteur. En cas de deux références avec le même auteur et la même année de parution, leur différenciation se fera par une lettre qui figure aussi dans la bibliographie (a, b, c,...).

- A la fin du texte : pour *les périodiques*, le nom de l'auteur et le prénom sont suivis de l'année de la publication entre parenthèses, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique (sans abréviation) en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et numéro des pages. Lorsque le périodique est en anglais, les mêmes normes sont à utiliser avec toutefois les mots qui commencent par une majuscule. Pour *les ouvrages*, on note le nom et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication entre parenthèses, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication et du nom de la société d'édition. Pour *les extraits d'ouvrages*, le nom de l'auteur et le prénom sont à indiquer avant l'année de publication entre parenthèses, le titre du chapitre entre guillemets, le titre du livre en italique, le lieu de publication, le numéro du volume, le prénom et le nom des responsables de l'édition, le nom de la société d'édition, et les numéros des pages concernées. Pour *les papiers non publiés*, les thèses etc., on retrouve le nom de l'auteur et le prénom, suivis de l'année de soutenance ou de présentation, le titre et les mots « rapport », « thèse » ou « papier de recherche », qui ne doivent pas être mis en italique. On ajoute le nom de l'Université ou de l'Ecole, et le lieu de soutenance ou de présentation. Pour *les actes de colloques*, les citations sont traitées comme les extraits d'ouvrages avec notamment l'intitulé du colloque mis en italique. Si les actes de colloques sont sur CD ROM, indiquer : les actes sur CD ROM à la place du numéro des pages. Pour *les papiers disponibles sur l'Internet*, le nom de l'auteur, le prénom, l'année de la publication entre parenthèses, le titre du papier entre guillemets, l'adresse Internet à laquelle il est disponible et la date du dernier accès.

INSTITUT CEDIMES

Réseau Académique International Francophone

Membre du Researchers Alliance for Development (RAD) de la Banque Mondiale

Partenaire de l'Agence Universitaire de la Francophonie (AUF)

Président Fondateur : Jacques AUSTURY

Président : Claude ALBAGLI

Vice-Président : Recteur Maria NEGREPONTI-DELIVANIS

Vice-Président : Ion CUCUI

Sécretaire général : Jean-Charles SIDA

CENTRES NATIONAUX

ALBANIE
ALGERIE
AUSTRALIE
BELGIQUE
BULGARIE
CAMEROUN
CANADA
CHINE
CONGO
CROATIE
FRANCE
GRECE
HAÏTI
ITALIE
JAPON
KAZAKHSTAN
LETTONIE
LIBAN
MACEDOINE (ERY)
MADAGASCAR
MALI
MAROC
POLOGNE
ROUMANIE
RUSSIE Occ.
RUSSIE Ori.
TUNISIE
TURQUIE
UKRAINE
VIETNAM

DIRECTEURS

Bardhyl CEKU
Abderraman CHENINI
Tim DYCE
Pierre DUPRIEZ
Iskra CHRISTOVA-BALKANSKA
Claude BEKOLO
Yvon GASSE
Rong WANG
Etienne KOULAKOUMOUNA
Vinko KANDZIJA
Alain BIENAYME
Maria NEGREPONTI -DELIVANIS
Narcisse FIEVRE
Sergio CONTI
Seiji YOSHIMURA
Yerengaïp OMAROV
Baiba ŠAVRINA
Ibrahim MAROUN
Mileva GUROVSKA
Sahondravololona RAJEMISON
Issa SACKO
Mohamed EL FAIZ
Léon OLSZEWSKI
Ion CUCUI
Nina SLANEVSKAYA
Vitali MITCHENKO
Salma ZOUARI
Kamil TUGEN
Petro SAPOUN
Le QUAN

Mouvements Economiques et Sociaux

Collection dirigée par Claude ALBAGLI



La collection « les Mouvements Economiques et Sociaux » présentée par L'HARMATTAN et l'INSTITUT CEDIMES se propose de contribuer à l'analyse des nouveaux aspects de la mondialisation en embrassant les phénomènes économiques, sociaux et culturels. Elle vise à faire émerger des recherches et des contributions originales sur les mutations du développement et de la mondialisation.

CULTURES, TECHNOLOGIE ET MONDIALISATION

KIYINDOU Alain (sous la Direction de)

Cultures, technologies mondialisation, trois termes qui s'interpénètrent et se fécondent mutuellement. Dans le « magma » de la mondialisation, les cultures se croisent, s'observent, s'imitent, se confrontent et dialoguent, quand elles ne s'ignorent, ne s'excluent ou ne se rejettent. Elles s'enchevêtrent, s'enlacent et s'écartèlent. Mais au-delà de ce brassage, que deviennent les cultures minoritaires ? Comment les réseaux techniques prennent-ils place dans des espaces particuliers et comment les cultures se construisent ou se détruisent ?

Les différentes contributions regroupées dans cet ouvrage apportent un éclairage distancié de ce bouillonnement technico-culturel, fondement de la mondialisation. Les mutations se situent à tous les niveaux, mais les auteurs prennent garde de ne pas confondre changement technologique, culturel, mondialisation au progrès social. Les bénéfices de ces évolutions sont plus complexes et inégalement répartis, à l'image de la société elle-même.

ISBN : 978-2-296-12267-3 • Juin 2010 • 180 pages. Prix éditeur : 18,00 €

LE DEVELOPPEMENT AUX PERILS DE LA FINANCE, ESSAI

TRAIMOND Pierre

Au tournant des deux millénaires, les pays émergents deviennent parties prenantes des bulles et des crises financières mondiales, qu'ils les subissent ou qu'ils les amortissent. Le développement durable remet en question les conditions de l'accumulation originelle et les étapes du développement de ces pays. Une finance des extrêmes se développe, fruit de l'usure, de la finance informelle et de la microfinance. L'informatique, le numérique, dans leur essor, constituent des vecteurs nouveaux de ces mutations mondiales. Il résulte de ces changements que certains pays émergents comme la Chine et les pays asiatiques vont s'imposer au monde à la faveur de la crise actuelle, tandis que d'autres, notamment en Afrique, ne sortiront pas des marais du sous-développement mais en seront les premières victimes.

ISBN : 978-2-296-10804-2 • Janvier 2010 • 268 pages. Prix éditeur : 26,00 €

VERS UNE FRANCOPHONIE ENTREPRENEURIALE

GASSE Yvon (sous la Direction de)

Cet ouvrage regroupe les textes des communications présentées lors du colloque international Vers une francophonie entrepreneuriale, qui s'est tenu en mars 2008 à Québec (Canada), et dont l'objectif était de réfléchir aux différentes problématiques en lien avec l'entrepreneuriat et la culture entrepreneuriale dans les pays francophones. Ce fut aussi l'occasion de partager entre les pays de la francophonie les expériences en matière d'entrepreneuriat, et d'identifier des mesures visant à mutualiser ce savoir-faire. L'ouvrage actualise les connaissances de l'entrepreneuriat moderne et réaffirme que le développement du potentiel entrepreneurial dans une société passe par la sensibilisation, la promotion et la mise à la disposition de moyens appropriés.

ISBN : 978-2-296-10795-3 • Décembre 2009 • 376 pages. Prix éditeur : 34,00 €

LES SEPT SCENARIOS DU NOUVEAU MONDE

ALBAGLI Claude

Préface de Jean-François LE GRAND, Sénateur, Président de Commission du Grenelle de l'Environnement

Alors que le sommet de Copenhague nous interpelle, pour une large part de l'humanité, la concrétisation des attentes consuméristes sont bien peu probables. Leur réalisation s'avère même infaisable au regard des ressources disponibles. Et si cela eut été possible, les conséquences écologiques de nos savoir-faire actuels n'en rendraient même pas souhaitable l'avènement. Ce constat suscite une myriade d'initiatives bien trop diverses cependant pour s'inscrire dans une même logique et faire système.

L'ouvrage débusque les différentes cohérences pour parvenir à réduire l'impact de cette empreinte écologique. Les interférences dans tel paramètre du marché ou tel principe de la mondialisation, définissent sept scénarios :

L'innovation technologique constitue la plus optimiste des perspectives. L'adjonction de la Nature au Capital et au Travail, comme troisième facteur de production modifie la rationalité des calculs. Si ces deux premiers scénarios constituent des ajustements, deux autres s'appuient sur une rétention consumériste soit en préconisant davantage de frugalité (L'état stationnaire), soit en en réduisant l'accès (la partition sociale). Deux scénarios proposent des schémas de rupture : l'un remet en cause la mondialisation et débouche sur un monde en alvéoles, l'autre s'écarte du paradigme d'un bonheur consumériste au profit de nouvelles valeurs sacralisées. Enfin, un septième soumet la logique économique au quitus des scientifiques.

Nourrie des solives du passé (l'histoire) et des tourbillons du présent (l'actualité), cette exploration éclaire les chemins du possible. Quelles remises en cause seront acceptées ? Quel scénario finira par s'imposer ? Un monde plus écologique n'est pas nécessairement plus radieux, les scénarios oscillent des attentes du grand soir aux affres des petits matins blêmes. Mais si rien n'est décidé, l'Humanité risque de s'engager vers un funeste destin : l'écosuicide, un ultime scénario en quelque sorte...

ISBN : 978-2-296-10140-1 • Novembre 2009 • 278 pages. Prix éditeur : 27,00 €

L'ECONOMIE SOLIDAIRE DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT

TSAFACK NANFOSSO Roger A. (sous la Direction de)

L'économie sociale et solidaire (ESS) désigne l'ensemble des activités économiques qui, dans une économie développée ou en développement n'ont pas pour motif principal le profit. Ces activités peuvent prendre des formes juridiques variées : associations, mutuelles, coopératives, groupes d'initiatives communautaires, groupements d'initiatives économiques, etc. L'ESS regroupe des activités économiques de dimensions hétérogènes, et la nature de leurs activités se caractérise également par une grande diversité (soutien scolaire, insertion sociale, sport, culture, service à la personne, finance de proximité, logement, troisième âge, parents d'élèves, développement communautaire, etc.). Indépendamment des pays et des régions, l'ESS s'est progressivement constituée pour répondre à des besoins peu ou mal pris en compte par les institutions conventionnelles, notamment par l'Etat ou le marché, tant au niveau national qu'international.

Cet ouvrage présente des travaux discutés pour une part lors du XVème colloque fédérateur de l'Institut CEDIMES organisé à Alexandrie en Egypte. L'objectif poursuivi est de proposer une analyse documentée de l'ESS en se focalisant particulièrement sur les pays en développement.

ISBN : 978-2-296-04405-0 • Janvier 2007 • 146 pages. Prix éditeur : 16,00 €

DYNAMIQUE ENTREPRENEURIALE ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

PATUREL Robert (sous la Direction de)

S'insérant dans la collection CEDIMES, « Dynamiques Entrepreneuriales et Développement Economique » est un ouvrage collectif, coordonné par le professeur Robert PATUREL, qui rassemble des travaux réalisés essentiellement dans le cadre du Laboratoire ERMES (Laboratoire d'Etudes et de Recherches Méditerranéennes en Management des Entreprises). Cet ouvrage offre un éclairage original sur la problématique du développement des économies en relation avec l'entrepreneuriat.

Partageant une philosophie systémique et processuelle de l'entrepreneuriat, les auteurs mettent notamment l'accent sur les dynamiques individuelles, pierre angulaire du développement économique local, régional et national. Le découpage opéré se veut respectueux d'une cohérence thématique et offre successivement aux lecteurs de voyager au cœur de la dynamique entrepreneuriale et de son accompagnement, de mieux comprendre l'essor de l'entrepreneuriat singulier et de discuter les problématiques propres à trois publics différents sur lesquels se focalise l'action des pouvoirs publics.

ISBN : 978-2-296-02367-3 • Janvier 2007 • 320 pages. Prix éditeur : 25,50 €

JEAN-CHARLES BORDA (1733 – 1799) OU LE SYSTEME METRIQUE

TRAIMOND Pierre

Le Borda de Pierre Traimond, sans oublier combien la vie et l'œuvre du savant paraissent indissociables, vise à rappeler que cet homme de science fait encore autorité au XXIe siècle.

Le Mémoire sur les élections au scrutin, plus connu sous le nom de paradoxe de Borda-Condorcet, continue à interroger les politologues et les économistes, comme le montre son influence sur l'école anglo-saxonne des choix publics sur le prix Nobel comme l'américain Arrow ou le britannique Sen. De manière plus générale, Borda introduit au problème non résolu du passage des choix individuels aux décisions collectives.

L'aventure du système métrique, deux fois centenaire, mérite d'être contée, mais le système décimal s'impose chaque jour davantage avec les progrès du numérique et des nanotechnologies.

ISBN : 97862629660248467 • Janvier 2006 • 210 pages. Prix éditeur : 18,5 €

MARCHES ET MARCHANDS DE VIVRES A DOUALA

TCHAWÉ Hatchéu Emile

Préface de Georges COURADE

Quel est le rôle des marchands de vivres dans l'approvisionnement de Douala ? Quelle place y occupe les marchés ? Cet ouvrage montre que les campagnes peuvent nourrir les villes d'Afrique quand existent des réseaux marchands efficaces. Plus que l'Etat, c'est le grossiste-citadin, chef de réseau et animateur de tontines, qui est le principal régulateur du système alimentaire de Douala.

L'intérêt de l'étude tient aux enquêtes approfondies réalisées auprès des commerçants, mais aussi à la méthodologie qui différencie ravitaillement et approvisionnement dans la problématique de l'alimentation urbaine africaine.

ISBN : 2-296-01132-2 • Juillet 2006 • 190 pages. Prix éditeur : 17 €

LES SCIENCES SOCIALES CONFRONTEES. AU DEFI DU DEVELOPPEMENT

GERN Jean-Pierre (sous la Direction de)

Pratiques et théories du développement sont en crise ; une partie des pays du « Tiers-Monde » sont devenus émergents, tandis que les autres subissent la pression de la mondialisation. Claude ALBAGLI en retrace l'histoire. Tandis que la Banque mondiale renouvelle sa politique (Deux artisans de ce changement, Michael M. CERNEA et Alexandre MARC, le décrivent), l'Afrique élabore un programme, le

« NEPAD » dont Henri-Philippe CART fait la présentation critique. L'importance de la politique, de l'action collective au niveau de l'Etat, c'est Gérard LAFAY qui la rappelle.

Y a-t-il une spécificité des approches francophones ? Leur contribution face à la théorisation anglo-saxonne (à laquelle s'oppose Maria NEGREPONTI-DELIVANIS) c'est leur pragmatisme, ancré dans les problèmes de la pratique du développement, ce que montrent Alain REDSLOB et Philippe HUGON. En conclusion Jean-Pierre GERN rappelle que les théories datant de l'industrialisation de l'Europe offrent un regard critique sur nos conceptions actuelles.

ISBN : 2-296-00543-8 • Juin 2006 • 226 pages. Prix éditeur : 12,50 €

ISLAM FACE AU DEVELOPPEMENT

AUSTRUY Jacques

Il est toujours délicat de faire des prévisions et plus encore de proposer des solutions aux problèmes de l'avenir. Cependant l'Histoire s'accélère, comme il est devenu banal de le remarquer, et par conséquent, le meilleur moyen d'être actuel est sans doute de risquer son regard au loin. Ainsi les hypothèses sur la nature essentielle du type d'économie que peut concevoir l'Islam, si elles doivent nécessairement rester assez vagues, peuvent cependant être soumises à l'épreuve des faits dans un futur prochain.

C'est pourquoi s'interroger sur le sens d'une économie musulmane ne nous paraît pas une chimère, mais une réflexion nécessaire sur une voie possible de l'évolution dans laquelle nous sommes engagés. Pour cerner la spécificité de cette économie musulmane qui se dessine, il convient d'examiner, d'abord, les moyens dont elle peut disposer pour actualiser les fins qu'elle se propose. La nature des moyens mis en œuvre détermine, en effet, dans une large mesure, la réalité des fins poursuivies, mais, à l'inverse, la prise de conscience de la spécificité des fins peut influencer sur le choix des moyens...

ISBN : 2-296-00543-8 • Mars 2006 • 132 pages. Prix éditeur : 12,50 €

UNIVERSITES ET ENTREPRENEURIAT. DES RELATIONS EN QUETE DE SENS

SCHMITT Christophe (sous la Direction de)

La place de l'entrepreneuriat au sein de l'université se généralise de plus en plus et ce quelque soit le pays. Mais derrière cette réalité, le sens de la relation entre Université et entrepreneuriat prend souvent des formes différentes. Dans cet ouvrage dix chercheurs s'intéressent à cette relation à travers des expériences menées dans huit pays (Belgique, France, Iran, Maroc, Mexique, Canada, Turquie, Vietnam).

Les auteurs s'attachent tout particulièrement, pour chaque pays, non seulement au sens de la relation et à son évolution mais aussi aux actions et moyens mis en œuvre au sein des universités pour la faire vivre. Pour aborder cette relation, l'ouvrage s'articule autour de trois parties qui correspondent à l'initialisation, à l'institutionnalisation et à l'intégration de la relation.

ISBN : 2-7475-9627-3 • Décembre 2005 • 322 pages. Prix éditeur : 26 €

INTELLIGENCE ECONOMIQUE ET VEILLE STRATEGIQUE.

DEFIS ET STRATEGIES POUR LES ECONOMIES EMERGENTES

GUERRAOUI Driss & RICHET Xavier (Coordination)

Le concept d'intelligence économique est-il opérationnel pour répondre aux défis auxquels font face les économies émergentes dans le nouvel environnement concurrentiel ?

Il faut voir dans ce concept un prolongement de l'économie de la connaissance, qui elle-même indique un dépassement de la fonction de production classique : la concurrence entre firmes se déplace de plus en plus en amont, vers la conception des produits et des procédés, là où les découvertes et leur exploitation peuvent donner un avantage concurrentiel durable. L'autre approche relève de l'économie de l'information. Ce mouvement implique la mobilisation importante de ressources, notamment en formation et en capital humain, pour pouvoir dominer ces connaissances.

Les économies émergentes peuvent-elles s'engager dans ce mouvement, réaliser des raccourcis en accumulant les savoirs et les expériences ?

ISBN : 2-7475-9096-8 • Novembre 2005 • coédition ARCI • 280 pages. Prix éditeur : 25 €

LA SOCIO-EUPHÉMIE. EXPRESSIONS, MODALITES, INCIDENCES

COURTHEOUX Jean-Paul

La socio-euphémie adoucit, déguise, embellit les réalités sociales notamment dans la désignation des activités professionnelles (l'éboueur devient "technicien benniste", les élèves faibles sont dits "élèves en phase d'appropriation", les grèves sont présentées comme "mouvements sociaux"). Cet ouvrage décrit ses manifestations, caractérise ses modalités et analyse ses incidences avec entre autre ses effets pervers : pertes de sens, dispersion du langage, langue de bois, police de la parole, illusions diverses...
ISBN : 2-7475-9066-6 • septembre 2005 • 138 pages. Prix éditeur : 13 €

**ENTREPRISES ROUMAINES EN TRANSITION
ETUDES DE CULTURES ORGANISATIONNELLES**

DUPRIEZ Pierre (sous la Direction de)

Tout management est culturel. Tout acte de gestion est occasion de rencontre entre plusieurs systèmes de valeurs. D'une façon ou d'une autre, par le conflit ou par le compromis, par voie d'autorité ou de consensus, ces systèmes devront trouver le moyen de composer. Universel, ce constat est ressenti avec une acuité toute particulière dans les économies en transition. Très présentes, les références culturelles peuvent constituer un frein ou un moteur pour le développement des activités économiques. Au-delà des entreprises roumaines, la question concerne tous ceux qui ont choisi de s'investir dans les pays de l'Europe de l'Est.

ISBN : 2-7475-8714-2 • juillet 2005 • 270 pages. Prix éditeur : 23 €

GOVERNANCE, COOPÉRATION ET STRATÉGIE DES FIRMES CHINOISES

HUCHET Jean-François et RICHET Xavier (sous la Direction de)

Les études rassemblées dans cet ouvrage visent à présenter les facteurs et les mécanismes à l'origine de la transformation de l'économie chinoise, considérée aujourd'hui comme "l'atelier du monde". Comment une économie en transition où les principaux préceptes du "consensus de Washington" sont absents a-t-elle pu connaître une si forte croissance, avec une montée en gamme qui en fait aujourd'hui une économie redoutée y compris parmi les économies le plus développées ?

ISBN : 2-7475-8056-3 • mars 2005 • 212 pages. Prix éditeur : 18,5 €

NOUVEL EMPIRE AMÉRICAIN

CAUSES ET CONSEQUENCES POUR LES ETATS-UNIS ET POUR LE MONDE

TREMBLAY Rodrigue

Quelles sont les origines du mouvement impérialiste néo-conservateur aux Etats-Unis ? Qu'est-ce qui se cache derrière les visées impériales du gouvernement américain de Georges W. Bush ? Que signifie concrètement la "Doctrine Bush" d'hégémonie américaine dans le monde ? Pourquoi le gouvernement s'est-il opposé à la création de la Cour pénale internationale ? Pourquoi Georges W. Bush veut-il mettre les Nations unies au rancart, leur préférant des coalitions fortuites de pays ? Est-il possible que les Etats-Unis du XXI^{ème} siècle deviennent une menace ?

ISBN : 2-7475-6287-5 • avril 2004 • 314 pages. Prix éditeur : 27 €

CORÉE DU SUD. LE MODELE ET LA CRISE

KIM Yersu & ALBAGLI Claude (coordination)

La Corée s'est imposée dans les médias avec la coupe du monde de football. Voici un pays dont le PNB par tête d'habitant était similaire à celui du Sénégal dans les années 60 et qui, aujourd'hui, s'impose comme la 11^{ème} puissance économique de la planète. En 97 éclata toutefois une crise qui prit la plupart des opérateurs au dépourvu. Les différents auteurs coréens de cet ouvrage suivent pas à pas ce cheminement d'exception, la brusque embardée de 1997 et le ressaisissement obtenu sans tarder.

ISBN : 2-7475-6224-7 • mars 2004 • Coédition UNESCO • 212 pages. Prix éditeur : 18,5 €

CAHIER DU CEDIMES

ALBAGLI Claude (coordination)

Cet ouvrage reprend des textes présentés à l'occasion de l'Hommage réalisé en l'honneur de Jacques AUSTRUY, fondateur du CEDIMES. Ont contribué à cet ouvrage : Jean-Paul COURTHEOUX « Expressions, modalités et incidence de la socio-euphémie », Alain REDSLOB « La politique de coopération internationale de l'Union européenne », Xavier RICHET « Changements institutionnels et réorganisation industrielle, les nouveaux contours de la firme », Guy CAIRE « Crise du syndicalisme et mondialisation », Sergio CONTI « Développement local : réseaux, institutions et complexité », Yves-Marie LAULAN « Comment sauver l'Afrique du chaos ? » et Colette NEME « La notion de pouvoir chez Jacques AUSTRUY ».

ISBN : 2-7475-5779-0 • janvier 2004 • 224 pages. Prix éditeur : 19,5 €

ALTER DÉVELOPPEMENTS ET DÉVELOPPEMENTS ALTÉRÉS

ALBAGLI Claude (coordination)

Les auteurs replacent la pensée du développement dans l'histoire des idées économiques, soulignent les réussites, les paradoxes, voire les chimères de certains aspects de cette quête, prolongent l'analyse de Jacques AUSTRUY, situent le débat avec les éclairages de l'actualité. La richesse de ce contenu fait que les décideurs et les opérateurs du développement y trouveront de nombreux sujets de réflexion : un regard critique sur les tentatives de décollage, les développements altérés, mais aussi des jalons pour des alter-développements dégagés d'utopies perverses ou de doctrines plaquées.

ISBN : 2-7475-5681-6 • janvier 2004 • 208 pages. Prix éditeur : 18 €

GOVERNANCE DU DÉVELOPPEMENT LOCAL

MAYOUKOU Célestin, THUILLIER Jean-Pierre, ALBAGLI Claude et TORQUEBIAU Emmanuel (sous la Direction de)

La gouvernance du développement local part du principe qu'il serait possible d'agir au niveau local sans s'en remettre à l'autorité de l'Etat. Le rôle de l'Etat ne consiste plus à intervenir directement, mais à innover dans les techniques et outils à utiliser pour orienter et guider l'action collective. Les autorités au niveau local doivent identifier et offrir des possibilités, favoriser et créer des partenariats et jouer un rôle protecteur à l'égard de l'environnement local. Dans cette nouvelle approche, l'Etat a besoin de nouvelles formes de régulation. La décentralisation en constitue une.

ISBN : 2-7475-5363-9 • novembre 2003 • Coédition CIRAD • 244 pages. Prix éditeur : 21,2 €

MUTATIONS CONTEMPORAINES ET DÉVELOPPEMENT

ALBAGLI CLAUDE et RAJEMISON Sahondravololona (coordination)

Préface de M. le Ministre Jean-Théodore RANJIVASON

Cet ouvrage dessine quelques pistes sur les liaisons entre la mondialisation et le développement en abordant les problèmes d'un point de vue académique et en prenant pour référence diverses situations dans les pays émergents. Si la première partie couvre quelques conséquences du changement de l'environnement économique, notamment en ce qui concerne la structure des prix, les mouvements de capitaux et les fondements du libéralisme, la seconde, étayée par des analyses nationales, illustre les impacts de ce changement en milieu africain et en Europe Centrale.

ISBN : 2-7475-4027-8 • juin 2003 • 162 pages. Prix éditeur : 13,75 €

UNE MONDIALISATION HUMANISTE

RUBY Marcel

Préface de M. le Ministre Pierre-André WILTZER

A l'heure de l'ordinateur et de la conquête du cosmos, la mondialisation est irréversible. Une globalisation libérale anarchique, sans contre-pouvoir, risque de provoquer d'immenses drames sociaux. Le Centre Solidariste a alors réuni des théoriciens de l'économie et des réalisateurs d'actions solidaires pour réfléchir sur un monde solidaire, plus respectueux, plus équitable économiquement et socialement.

ISBN : 2-7475-4325-0 • avril 2003 • 158 pages. Prix éditeur : 13,75 €

MONDIALISATION CONSPIRATRICE

NEGREPONTI-DELIVANIS Maria

La mondialisation, un terme d'un contenu remarquablement vague et qui reste intentionnellement obscur, ce qui permet toutes sortes d'interprétations. La mondialisation conspiratrice présente de nombreux aspects jusqu'ici méconnus. De nombreuses références et données statistiques ainsi qu'une argumentation économique fondée donnent une nouvelle dimension à la mondialisation qui fait de nombreuses victimes... Et peu de vainqueurs.

ISBN : 2-7475-3317-4 • décembre 2002 • Coédition Fondation DELIVANIS • 402 pages. Prix éditeur : 30 €

LE SURPLUS AGRICOLE. DE LA PUISSANCE A LA JOUISSANCE

ALBAGLI Claude

Les sociétés agraires n'avaient, autrefois, pas d'autres issues que d'être autosuffisantes pour survivre. La très faible productivité de leurs agricultures faisait de la captation du micro-surplus auprès de chaque cultivateur un enjeu fondamental. Mais lorsque ce résidu vivrier se transforme en part majeure de la production, il transforme toute la chaîne des cohérences et devient capable d'enclencher le processus du développement. Il ouvre les voies de la démocratie comme celle de la division sociale du travail, verrou du monde industriel...

ISBN : 2-7475-0880-3 • 2001 • 272 pages. Prix éditeur : 22,9 €

Historique des "Cahiers du Cedimes"

2007:

- Vol. 1, n°1 : *Economie du développement* ▪ *Changements organisationnels. Perspectives européennes* ▪ *Transformations économiques et sociales actuelles*
- Vol. 1, n°2 : *Economie de la transition* ▪ *Politiques monétaires et croissance* ▪ *Transformations économiques et sociales actuelles*

2008:

- Vol. 2, n°1 : *Géopolitique de la mondialisation* ▪ *Mondialisation, culture, entreprises* ▪ *Transformations sociales en Europe*
- Vol. 2, n°2 : *Pauvreté et développement* ▪ *Reformes agraires* ▪ *Finance et gouvernance*

2009:

- Vol. 3, n°1 : *Analyses macroéconomiques* ▪ *Stratégies des firmes* ▪ *Tourisme et développement durable*
- Vol. 3, n°2 : *Développement durable* ▪ *Finance et développement*

2010:

- Vol. 4, n°1 : *La crise économique et ses conséquences*
- Vol. 4, n°2 : *Développement durable et responsabilité sociale des entreprises*
- Vol. 4, n°3 : *Microéconomie du développement*
- Vol. 4, n°4 : *Logistique, transports et développement*

2011:

- Vol. 5, n°1 : *TIC Mobiles et développement*
- Vol. 5, n°2 : *Management interculturel et performance d'entreprise*
- Vol. 5, n°3 : *Le développement durable en manque de communication*
- Vol. 5, n°4 : *Les processus de développement dans le monde : Prix Cedimes 2011*

2012:

- Vol. 6, n°1 : *Varia*
- Vol. 6, n°2 : *Chine*

2013:

- Vol. 7, n°1 : *Les limites de la mondialisation*

Adresse Internet de la revue:

<http://www.cedimes.com/index.php/publications/les-cahiers-du-cedimes.html>

Les propositions de publication peuvent être envoyées au Directeur de publication Marc Richevaux (marc_richevaux@yahoo.fr) ou au rédacteur en chef invité du numéro thématique (voir les appels à articles en cours sur le site www.cedimes.com).

Institut Cedimes

Université Valahia de Târgoviște

Publication semestrielle

Articles du numéro précédent des *Cahiers du Cedimes*
Vol. 7, N° 1, 2013

Place des économies nationales dans le monde
(G. Lafay, France)

Le devenir de l'euro dans l'économie mondialisée
(J.-C. Dischamps, France)

La mondialisation fait fausse route – il faut changer de direction
(H. Bortis, Suisse)

La fin de la zone euro : le nord de l'Europe contre son sud
(M. Negreponti Delivanis, Grèce)

ISSN 2110 - 6045