



FRONTIÈRES ET INTÉGRATIONS EN AFRIQUE DE L'OUEST
WEST AFRICAN BORDERS AND INTEGRATION

CHRONIQUES FRONTALIÈRES

BULLETIN SUR LES RÉALITÉS LOCALES RÉGIONALES EN AFRIQUE DE L'OUEST
Avec l'appui du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest

www.afriquefrontieres.org

Les frontières ailleurs...



Editorial

• Les frontières ailleurs... p. 3

Chine

• Création de zones de coopération économique frontalière, p. 4

Grand Mékong

• Coopération sous-régionale dans le secteur des transports, p. 7

Kosovo, Serbie, Macédoine

• Médias transfrontaliers, p. 9

Le «Maputo corridor»

• Un modèle de corridor régional africain de développement, p. 13

Coopérative «Mali Yiriden»

• Déguster sans frontière, p. 18

La Fondation pour la faune africaine

• L'homme et la faune peuvent cohabiter en harmonie, p. 20

Le «Bosquet de l'intégration»

• Les jeunes veulent se créer un espace sans frontière, p. 25

Les Chroniques frontalières sont
publiées
en français et en anglais.
Disponibles sur
www.oecd.org/sah
www.afriquefrontieres.org

En partenariat éditorial et financier avec le
Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest-
OCDE

Responsable : Marie Trémolières
CSAO-OCDE
2 rue A. Pascal
75116 Paris-France
T: +33 1 45 24 89 68
F: +33 1 45 24 90 31
marie.tremolieres@oecd.org

Production : Guy-Michel Bolouvi
Sud Communication (Sud-Com Niger)
BP 12952 Niamey-Niger
T: +227 96 98 20 50
F: +227 20 75 50 92
mbolovi@yahoo.fr

Ont participé à ce numéro
Guy-Michel Bolouvi, Marie Trémolières,
Saïdou Sanou, Sogoba Ladji.

Traduction
Leslie Diamond
Impression OCDE

Le contenu de cette publication
n'engage que les seuls auteurs.

© Copyright : Tous droits réservés. Aucune partie de cette
publication ne peut être reproduite par quelque moyen ou
sous quelque forme que ce soit sans l'autorisation écrite du
propriétaire du copyright. Toute demande doit être envoyée
à l'éditeur.



Les frontières ailleurs...

Les frontières ailleurs... Les Chroniques ont décidé d'explorer d'autres bandes frontalières : des médiatisées comme la ligne Mexique-Etats-Unis, des planifiées comme en Chine, des corridors géographiques transformés en corridors économiques dans le grand Mekong, des sorties de conflit au Kosovo, des autoroutes régionales comme le « Maputo corridor » reliant l'Afrique du Sud au Mozambique.

Toujours sur le continent africain, un arrêt dans les « centres africains de conservation de la faune » lancés en 1998 par l'AWF.

Ils possèdent la particularité de combiner respect de la faune des parcs nationaux avec espaces humains dans un contexte territorial enjambant les frontières internationales.

Les points communs avec la coopération frontalière ouest-africaine : des préoccupations économiques pour la mise en valeur des complémentarités, des obstacles administratifs, une identité culturelle, des équilibres à trouver entre espèces humaines et animales, des liens inter-ethniques à sauvegarder de toutes tensions. De là à conclure qu'il existe une homogénéité de tous les peuples transfrontaliers... ●

La rédaction



Création de zones de coopération économique frontalière ou parcs industriels en Chine

Plus de 6600 parcs industriels stimulent la croissance économique ou comment les modèles étatiques régulent les Plans futurs....

Depuis 1978, la Chine s'ouvre et use avec succès des politiques préférentielles de ses IDE pour attirer ses derniers dans certains espaces et industries.

L'objectif est de faciliter sa stratégie de développement encore inégale. Le pays crée donc des parcs industriels.

La priorité initiale concerne la côte Est avec la volonté d'y favoriser une économie forte et viable dont les impacts positifs toucheraient ensuite les vastes espaces intérieurs.

Afin de réduire les inégalités et de rattraper le retard, le gouvernement chinois, en 1997, relance sa politique d'IDE dans la région Ouest.

Les parcs industriels sont opérationnels aux niveaux local, provincial et national. Ceux à l'échelle du pays restent les plus attractifs envers les investissements étrangers.

Les conditions politiques sont davantage favorables et les comités de gestion de ces entités possèdent des droits similaires à ceux des autorités locales. Les opérations et implantations s'en trouvent de fait facilitées.

On distingue 6 types de parcs industriels :

- Zones de développement technologiques et économiques (ETDZs),
- Zones franches (FTZs),
- Zones de développement des nouvelles industries high tech (HIDZs),
- Zones de coopération économique frontalière (BECZs),
- Zones de transformation pour l'exportation (EPZs),
- Complexes hôteliers et touristiques (THR).

Un peu d'histoire

La politique d'ouverture de la Chine connaît quatre évolutions. Elles visent à exploiter les IDEs en faveur d'une stratégie de développement économique.

Celle-ci est graduelle et géographique. De 1978 à 1984, les efforts se consacrent à la mise en œuvre des politiques et fondements légaux du schéma de régulation.

De 1984 à 1992, la politique chinoise en terme d'IDEs s'étend donnant lieu à des harmonisations et réorientations géographiques de la politique d'ouverture.

La période 1992-1997 réaffirme la politique de développement prioritaire des côtes et le peu d'efforts pour diminuer les écarts entre régions.

Au contraire, la Chine doit à partir de 1997 réajuster les inégalités de développement entre la Côte et l'intérieur. Les zones de coopération économique frontalière (BECZs) mises en place à partir de 1992 sont installées au sein de centres urbains dans les régions Nord, Centre et Ouest de la Chine.

Elles visent à développer le commerce frontalier et la transformation pour l'exportation.

L'ouverture vers les pays voisins s'inscrit dans une stratégie de développement du commerce, de l'économie et des bonnes relations. Elle favorise également la croissance de zones à forte minorité.

A ce jour, on compte 14 BECZs. Chacune de ces zones gère indépendamment un site internet mettant en avant

ses qualités et parfois son histoire (voir encadré).

1. Heihe BECZ depuis juillet 1992

Séparée par une rivière de la 3ème ville de la partie Est de la Russie. Heihe est proche des standards de son homologue russe, position clé des échanges économiques entre les deux pays. La région regorge de ressources naturelles telles que les minéraux, la terre, l'eau. Sa faune et flore sont riche et le tourisme florissant.

2. Suifenhe BECZ depuis mai 1992

Le long de la plus industrialisée des côtes bordant les riches ressources de l'Est russe. Situé à 21 km de sa ville jumelle et connectée par un train et deux autoroutes.

3. Huichun BECZ, depuis septembre 1992

Point côtier aux frontières de la Russie et de la Corée du Nord, proche des ports de commerce des trois pays. Région autonome spécialisée dans l'export de produits de haute technologie, banque et divertissement.

4. Manzhouli BECZ, depuis septembre 1992

Plus grand port terrestre de Chine, contigu à l'Ouest de la Mongolie et au Nord de la Russie. Situé au cœur économique de la zone Nord-Est de l'Asie, ce « hub » est sur la ligne de distribution Europe-Asie.

La capacité de fret par ses voies ferroviaires s'élève à 5 millions de tonnes annuelles.

5. Dandong BECZ, depuis juillet 1992

La zone borde la mer, le fleuve Yalu et la frontière. Elle possède un environnement favorable à l'investissement. La zone qui propose des conditions fiscales attractives pour les investisseurs étrangers s'étend sur 14 910 km² et compte 2 410 000 habitants. Elle est la zone frontalière (BECZ) la plus grande de Chine.

6. Yining BECZ, depuis juin 1992

Spécialisée dans l'export et les hautes technologies.

7. Tacheng BECZ, depuis décembre 1992

Située au Nord-Ouest de Xinjiang et proche du Kazakhstan. A 12 km du Port de Baketu sur une étendue de 6,5 km². L'intérêt de cette zone repose sur ses infrastructures de stockage, de facilités pour les importations et exportations et d'un centre commercial servant de corridor entre Guangdong et Hong Kong.

Ce corridor couvre un espace commercial de 50 000 m².

8. Buole BECZ, depuis décembre 1992

Zone de 8 km² dont 5 réservés au développement industriel. Elle borde la Mongolie et dépend des liaisons ferroviaires et autoroutières vers le reste du pays.

9. Pingxiang BECZ, depuis septembre 1992

A la frontière entre la Chine et le Vietnam, au sein de la zone économique Asie-Pacifique, elle est l'un des principaux corridors reliant le Sud-Ouest de la Chine au Vietnam et les autres pays du Sud-Est asiatique.

De nombreux investisseurs sont déjà installés. Il faut dire que leur site internet est particulièrement intéressant.

Outre les facilités proposées aux investisseurs étrangers, il s'attarde sur l'histoire des relations frontalières dans la zone (voir encadré).

http://www.en.sinoviet.com/bdtrade/survey_history.htm

10. Ruili BECZ, depuis 1992

Ruili est la ville jumelle de Mojie au Myanmar. La zone est aujourd'hui le premier point commercial et entrepôt birman. Elle s'appuie sur les échanges commerciaux agricoles et biologiques.

11. Wanding BECZ, depuis 1992

A la frontière birmane, terminus de la route No.320, frange frontalière de 29 km. Cette zone s'appuie sur les échanges agricoles et des coopérations internationales en termes de tourisme et matériaux bruts.

12. Hekou BECZ

Séparée de la ville vietnamienne de Oldstreet d'un pont reliée aux villes chinoises de Xigong et Henei par une ligne ferroviaire Dian-yue, une autoroute Kun-he et la rivière rouge. Voie de passage du Sud-Ouest chinois vers la mer (400km) et les pays d'Asie du Sud Est.

13. Erliahaote BECZ, depuis juin 1993

Située au Nord du pays, à la frontière mongolienne et russe, au cœur d'une région autonome. Possède le statut de zone franche. ●

Source
AchemAsia, 7th International Exhibition-
Congress on Chemical Engineering
and Biotechnology
Beijing / PR China,
14 - 18 May 2007

Histoire du commerce transfrontalier

Le commerce transfrontalier entre Guangxi et le Vietnam reprend en 1989 après une interruption de 10 ans en raison des tensions entre les deux pays.

Les populations frontalières rouvrent leurs appartements en place du marché et exercent des activités de troc. Les marchandises sont acheminées via les perches de transport (appelées "don ganh") sur les épaules.

Ces petits villages sont devenus 25 points d'échanges commerciaux transfrontaliers. Ce développement aidant, la Chine institue les villes de Pingxiang, Youyiguang, Dongxing et Shuikou ports terrestres de niveau national et déclare Beihai's Qiaogang, Fangchengguang's Baisa, ports de passage pour les cargos.

Les échanges évoluent du troc vers d'innombrables formes : petits commerces de proximité, coopération économique et technologique, participation dans les chaînes des entreprises d'Etat, des collectivités ou secteur privé.

Les échanges promeuvent les infrastructures des deux côtés de la frontière. Les commerçants vietnamiens importent des véhicules diesel, des matériaux de construction, pesticides, bicyclettes, machines à coudre, bière, textiles, bouteilles thermos, matériaux pour la ferme.

Les principaux biens importés par les Chinois sont des produits de l'agriculture (fruits, bois, caoutchouc, produits de la mer, huile de palme ou de coco, billots de boucher, riz, maïs, manioc, or, manganèse, charbon, etc.

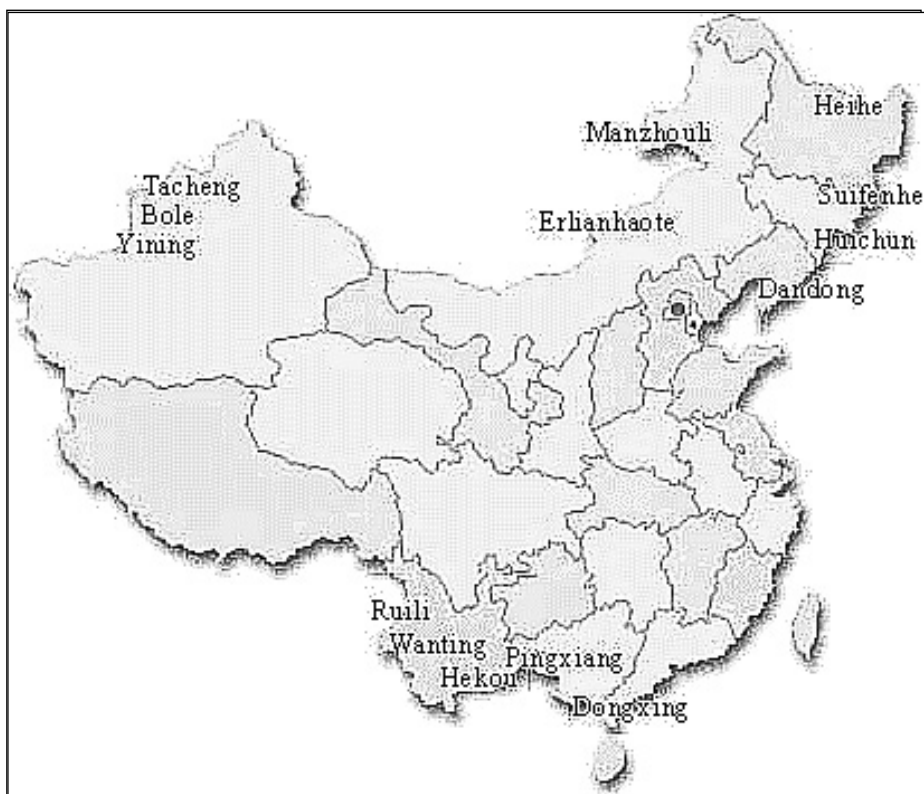
En 1989, le volume des échanges s'élève à 450 millions de Yuans tandis qu'en 1997, il atteint déjà 3,1 milliards de Yuans. Les bénéfices directs devraient se retrouver majoritairement au niveau des populations frontalières et du développement de la zone. ●

Coopération transfrontalière dans la sous-région du Grand Mékong

Le Programme de coopération économique de la Banque asiatique de développement engagé dans le Mékong et initié en 1992 met l'accent sur les infrastructures de transport.

L'objectif est de renforcer les connections et les relations économiques entre les six pays du Grand Mékong :

- Myanmar,
- Thaïlande,
- Laos,
- Cambodge,
- Vietnam,
- Chine.



Les activités transfrontalières, une des composantes clé de la coopération sous-régionale dans le secteur des transports

Les six pays, tout en reconnaissant la nécessité de renforcer les équipements, se sont accordés sur l'importance de réduire les barrières non physiques.

L'objet est de transformer des corridors géographiques en corridors économiques où le développement des infrastructures influe directement sur la production, le commerce et le potentiel d'investissements.

En 1996, des études avaient été engagées dans les six pays afin :

- d'identifier les enjeux transfrontaliers prioritaires pour ce qui est du transport;
- évaluer la capacité des Accords internationaux à répondre aux axes prioritaires identifiés et de fait identifier les axes non couverts par les législations ;

- identifier les efforts nécessaires pour répondre aux enjeux prioritaires.

Un certain nombre de ces barrières immatérielles qui freinent les passages aux frontières a ainsi été identifié :

- tracasseries au passage des véhicules, ce qui rallongent le temps et le coût de transport ;
- divergence des normes relatives à la taille des véhicules, le poids, les qualifications des chauffeurs ou les règlements sécuritaires ;

- formalités lourdes des procédures douanières, de l'inspection, des dédouanements ;
- restrictions des visas.

Ainsi, le long du corridor Est-Ouest entre le Myanmar, la Thaïlande, le Laos et le Vietnam, les camions traversent la frontière Laos-Thaïlande mais ne peuvent circuler au-delà. La circulation est donc permise au seul niveau des frontières.

Ainsi, en l'absence de dépôts de conteneurs à Mukdahan (Laos), les biens laotiens traversent la frontière en vrac, sont transférés dans des camions thaïlandais qui les amènent au port où ils sont alors chargés en conteneurs. Les produits thaïlandais transitant par le Laos pour le Vietnam traversent la frontière, sont vendus à des commerçants laotiens qui les chargent sur leur propre véhicule.

Afin de réduire les délais et les risques d'endommagement lors des déchargements, les camions des 4 pays devraient pouvoir circuler librement le long du corridor Est-Ouest.

Des conventions internationales existent afin de réduire ces barrières immatérielles. Toutefois, pour des motifs légaux ou politiques, la plupart des pays du Grand Mékong ne peuvent les appliquer dans leur intégralité.

Même si à long terme, ces pays seront contraints de suivre ces Conventions, à moyen terme, il est important de s'assurer d'une certaine flexibilité quant aux flux des biens et des personnes.

Des accords bilatéraux existent qui réduisent un certain nombre de barrières, certes mais alourdissent les formalités vers des pays tiers. Il arrive également que des Accords bilatéraux soient incompatibles ou laissent des vides juridiques.

Un Accord intra régional s'impose donc pour faciliter les opérations inter Etats ou de transit. ●

Source : www.adb.org/

Le «GMS Agreement»

L'accord transfrontalier sur les transports dans la sous région du grand Mékong (GMS Agreement) est un instrument multilatéral de facilitation du transport transfrontalier des biens et des personnes.

Formulé sous l'égide de la Banque asiatique de développement, il fournit une solution concrète à court et moyen termes d'encadrement des législations et de réduction des frontières autres que terrestres de la zone. Il intègre une approche tant bilatérale que multilatérale et une certaine flexibilité au regard des écarts entre politiques nationales.

L'Accord se réfère à des conventions internationales existantes ayant démontré leur utilité dans d'autres pays. Il s'appuie également sur d'autres initiatives du même type reliant d'autres pays de l'ASEAN.

Il couvre les aspects suivants :

- guichet unique aux douanes ;
- flux transfrontalier de personnes (i.e. visas pour les transporteurs) ;
- régimes pour les opérations de transit (exemption de l'inspection physique au niveau des douanes, inspection sanitaire et vétérinaire) ;
- conditions à remplir par les véhicules pour les opérations transfrontalières ;
- partage des droits sur les opérations commerciales ;
- normes relatives aux infrastructures (routes, ponts, signalisation).

L'Accord s'applique au niveau des routes, points d'entrée et de sortie des pays signataires. 5 des 16 points de passage transfrontalier ont été désignés comme pilote pour l'application de cet Accord depuis mi 2005. L'application de l'Accord dans son intégralité requiert la ratification de l'Accord par les 6 Etats, la mise en conformité des lois nationales au contenu de l'Accord ; ce qui, dans certains cas, nécessitera des amendements de ces dernières.

A l'heure actuelle, l'intégralité des annexes et des protocoles contenus par l'Accord n'ont pas tous été signés. L'Accord laisse la liberté de signature bilatérale autorisant son application entre deux pays par exemple. Ce fut notamment le cas en 2005 avec la signature d'un « Memorandum of Understanding » entre le Laos et le Vietnam pour la facilitation des mesures de l'Accord entre leurs frontières. ●

Espace transfrontalier Kosovo, Serbie, Macédoine



Médias transfrontaliers

**La quête de la paix et du développement communautaire par la promotion des relations inter-ethniques et la coopération transfrontalière.
L'expérience de la coopération des médias transfrontaliers**

Le projet Gjilan/Gnjilane-Presevo - Kumanovo - Trgoviste (GPKT), implanté dans le cadre du programme de prévention des conflits du EastWest Institute (EWI), vise au développement communautaire et à la recherche de la paix en promouvant les relations inter-ethniques et la coopération transfrontalière.

Cette micro-région couvre 4 municipalités du Kosovo, de la Serbie et de la Macédoine.

Partie intégrante de cette initiative, le groupe de travail Media du GPKT monté par les médias locaux en 2004 avec l'appui de EWI propose un mécanisme de « capacity-building » et de productions communes d'émissions.

L'objectif est d'encourager une coopération durable entre médias transfrontaliers, une professionnalisation du personnel et de générer des activités économiques.

Dans ce cadre, EWI demande alors au Media Development Centre (MDC) basé à Slopje de réaliser une étude sur

les politiques marketing des médias et de formuler des recommandations pour une approche de vente des espaces publicitaires commune.

Les médias suivants font partie de l'étude : TV Vali and TV Puls de Gjilan/Gnjilane, RTV Presevo de Presevo, TV Festa, TV Hana, Radio Bravo and Radio Albana de Kumanovo, et Radio Gong de Trgoviste.

Ces médias déclarent couvrir pour les radios 803,281 habitants (9 % Macédoniens, 13,5% Serbes, 77,5 % Albanais) et pour la télévision 550,930 habitants (12.8 % Macédoniens, 8,4 % Serbes, et 78,8 % Albanais).

La population de l'ensemble de ces territoires peut recevoir de nombreuses chaînes par transmission terrestre ou satellitaire.

Les consultants réalisent un état des lieux de la situation des médias (technologie, cible, programme) et de leur capacité à s'associer à une politique marketing commune avec d'autres structures frontalières.

L'analyse des données est orientée vers deux axes :

- situation médiatique de la région (niveau de développement actuel des médias, capacités commerciales et production actuelle) ;
- évaluation de la capacité des médias à s'approprier une nouvelle approche et de nouveaux services.

La première conclusion déduit qu'au stade actuel, une politique commune n'est pas envisageable. Une ébauche d'une structure de « joint venture » est tout de même dessinée.

Situation actuelle

• Contraintes

1. Hétérogénéité des langues, des types de structures et des législations territoriales.

Le nombre de médias (incluant ceux électroniques) est élevé dans la région. Ils opèrent sous des juridictions et législations différentes et non homogènes.

Les tribunaux locaux agissent dans leur territorialité respective et tout différend ne peut pour l'instant être résolu au niveau juridique. Une forte compétition existe entre les médias qui obéissent à un libéralisme dur sans approche structurée. Les diffuseurs nationaux possèdent un spectre d'émission large débordant sur la cible visée par les médias locaux. La dispersion physique des médias transfrontaliers présente un frein pour l'acquisition commune de programmes. Il y a diversité des langues. Même si la majorité de la population frontalière parle l'albanais, une partie non négligeable ne parle que macédonien et serbe ce qui peut présenter un nouvel obstacle à des productions communes ou des bouquets communs proposés pour la publicité.

Il existe également des capacités techniques divergentes.

2. Environnement économique pauvre.

La région cible est l'une des plus pauvres d'Europe. De plus, les longues années de régime socialiste freinent les activités entrepreneuriales individuelles. La plupart des industries sont petites avec des capacités de financement de publicité réduites. La publicité est pour l'instant davantage considérée comme une dépense qu'un investissement.

3. Risque d'instabilité politique pour les années à venir.

Le règlement du statut final du Kosovo est prévu pour fin 2007. La cible des médias de la zone GPKT est liée à la situation économique et politique du territoire. La micro-région a traversé dix ans de violence et traverse toujours une période fragile de post-conflit. Quelque soit le résultat concernant le statut, les risques d'incidents et de tensions sont encore élevés. Les médias partagés par des lignes ethniques sont susceptibles de rencontrer des obstacles à une coopération tant au niveau des opérations commerciales que de la production commune de contenus. Il est probable que si la tension augmente, les entreprises locales préfèrent ne pas communiquer au travers des médias de l'autre côté de la frontière.

4. Problèmes administratifs liés à la libre circulation des biens et des personnes du Kosovo vers la Serbie.

Depuis l'établissement de la force NUMIK au Kosovo en 1999, la Serbie

refuse de reconnaître les documents de voyage émis par l'administration ainsi que les plaques d'immatriculations kosovares. Les flux du Kosovo vers la Serbie sont donc limités ce qui présente des obstacles administratifs au commerce légal.

5. Incompatibilité entre les réseaux de télévision et de radios.

Il est à ce stade difficile de concevoir une plate forme de production croisée entre diffuseurs télévisuels et radiophoniques susceptible d'attirer les demandes en publicité. Les stations télévisuelles et radiophoniques peuvent proposer des services complémentaires mais difficilement des programmes communs. Techniquement, la démarche est possible mais les tarifs de vente des espaces publicitaires divergent.

6. Inexistence d'un système local de mesure des audiences.

Alors qu'il existe des systèmes nationaux de mesure en Macédoine et en Serbie, les zones frontalières ne sont pas référencées. Cela a deux conséquences :

- Les diffuseurs locaux rencontrent des difficultés d'accès aux grandes campagnes nationales de publicité.
- Sans réel renseignement sur le retour en investissement, les médias peinent à lancer des plans de communication et des services commerciaux structurés.

7. Chevauchement du réseau de couverture.

Le chevauchement des réseaux crée une forte compétition. Même si les médias ont intérêt à coopérer pour bénéficier de la plus large couverture possible, il reste que cette collaboration risque d'être déséquilibrée et sur des durées difficiles à coordonner.

8. Déficiences en électricité au Kosovo.

Les coupures fréquentes d'électricité au Kosovo risquent de l'exclure des négociations. Les émissions de programme sont alors difficilement planifiables tout comme les spots publicitaires.

9. Faible production locale.

Les médias locaux possèdent des ressources humaines et financières limitées ce qui affecte leur capacité

productive. Les productions sont donc faibles en terme de qualité et volume, consacrées aux nouvelles locales et affaires courantes.

10. Politique et média.

Un certain nombre de médias concernés par l'étude ont été créés non pour des motifs commerciaux mais politiques. Ils appartiennent de fait à des partis politiques ou appuyés via des entreprises politiques. De tels supports biaisent le marché des médias, en pratiquant le dumping sur les prix des espaces publicitaires en raison de l'apport régulier de fonds. Une des solutions serait de bannir l'appropriation politique des médias. Ceci n'est pour l'instant pas prévu dans les législations nationales qui pour l'instant n'interdit que la détention des médias privés par les partis politiques.

Avantages et opportunités

1. Quelles possibilités pour un package commun d'espaces publicitaires ?

Certaines des radios frontalières qui ont déjà collaboré pourraient se réunir en consortium et approcher les clients cibles d'une seule voix. Cela permet de proposer des tarifs attractifs et une couverture multi territoriale. Ces packages doivent être suffisamment flexibles incluant les combinaisons suivantes :

- packages transfrontaliers dans une seule langue,
- packages sur deux supports (télévision et radios),
- packages multi langues,
- combinaison de tous les packages cités.

2. Expérience de la production commune

Certains médias ont collaboré sur des documentaires ou programmes au contenu informatif, le plus souvent sponsorisés par des organismes internationaux. Malheureusement l'arrêt des financements signifie souvent l'arrêt des collaborations. Les médias locaux n'ont pu trouver un intérêt à la production de programmes communs fondés sur une base purement commerciale.

3. Production d'un matériel publicitaire multi-langues.

Les médias GPKT sont en mesure de réaliser de fortes économies en traduction de part la diversité de langues de

Le Centre pour les Etudes sur l'Amérique latine et sur les frontières

Le Centre pour les Etudes sur l'Amérique latine et sur les frontières (Center for Latin American and Border Studies, CLABS) est créé en 1979 avec des fonds conséquents d'origine privée et publique. Il se situe à Las Cruces au Sud de l'état de New Mexico à moins d'une heure de la ville frontalière mexicaine de Ciudad Juárez.

Sa mission est de fournir un enseignement de pointe sur l'Amérique latine, la frontière Etats-Unis-Mexique ou les dynamiques frontalières plus généralement. Le Centre collabore avec l'University of New Mexico d'Albuquerque ainsi qu'avec d'autres universités d'envergure régionale ou frontalière.

L'établissement favorise les interventions et conférences ou actions sociales avec les communautés et écoles locales. Leur programme repose sur un réseau d'enseignants frontaliers et propose un service « en ligne » d'actualités sur les questions frontalières de la Frontière Nord-Sud « Frontera NorteSur ».

Cette page internet couvre un espace frontalier vaste de Tijuana-San Diego à Matamoros-Brownsville. L'internaute accède à une base de données conséquentes sur des thématiques aussi diverses que l'immigration, l'écologie, meurtres de femmes, drogue, commerce, environnement, éducation, droits de l'homme, sécurité et autres...

Le site est structuré en rubriques thématiques ; il permet également une consultation des nouvelles du jour consultable par points frontaliers ainsi : les villes de Juarez et Chihuahua ; Mexicali et San Luis Rio ; ou encore Tijuana.

Les articles sont écrits par des journalistes, chercheurs ou encore étudiants américains ou mexicains ; La recherche de statistiques ou encore cartes est également possible. Alors tentons une promenade du côté de cette frontière aujourd'hui séparée par un mur de... de long qui n'empêche pas les migrants de la contourner, qui rend un peu plus difficile les mouvements pendulaires des travailleurs agricoles qui vivent des plantations américaines tout comme elles leur permettent de vivre.

Extraits des nouvelles du mois

Controverse autour du canal frontalier en construction

(Mexicali et San Luis Rio Border points)

La construction d'un canal controversée à la frontière de la Basse Californie pose un véritable enjeu transfrontalier. Au cours d'un jugement rendu en avril dernier (le 6), la Cour de San Francisco a débouter une demande en appel déposée par une coalition mexicano-américaine d'économistes et d'environnementalistes contre la construction d'un canal cimenté le long de la frontière.

ces employés. Ce point est à valoriser au sein des packages proposés.

Calendrier proposé

1. Echanges d'actualités

Les stations cibles pourraient démarrer par un échange de programmes sur une base hebdomadaire ou journalière. Cet échange demande peu de coût avec des bénéfices visibles à plusieurs niveaux. Les « Histoires » de gens intéressent tout particulièrement les audiences frontalières.

Elles représentent également une alternative aux actualités soumises parfois à une ligne éditoriale ou plus sensibles politiquement si elles prennent des dimensions ethniques.

2. Partage de production

La seconde étape consisterait en l'échange de production domestique. Cela pourrait conduire à une commercialisation de programmes devenus source de revenu et base d'une collaboration commerciale.

3. Formation des personnels des radios et télévisions et échanges d'expérience

Les consultants estiment que pour l'instant les programmes informatifs ou d'actualités proposés par les médias ne sont pas d'une qualité suffisante pour motiver une demande en publicité. Le plan de formation ne sera donc engagé qu'ultérieurement. ●

(Source : www.iewws.org)

Prévu pour économiser l'eau déperdue d'un canal existant plus à l'Est, le projet est mené par le département de l'irrigation californien (Imperial Irrigation District of California), en collaboration avec l'Autorité responsable des questions d'eau du comté de San Diego et le Bureau américain des réclamations (San Diego County Water Authority and the US Bureau of Reclamation). Le chantier des 23 nouveaux miles de canal a débuté en été 2006, suspendu peu de temps après sur décision juridique.

« Nous sommes ravis de la décision du tribunal nous autorisant à poursuivre les travaux » commente le Directeur du « San Diego Water Authority Board Chair », Fern Steiner. « Le projet est suspendu depuis août 2006 alors que des équipements sont restés sur le site et que des fonds ont été provisionnés pour la reprise de la construction dans les 60 prochains jours ».

Les partisans du projet arguent que le nouveau canal fournira 69 millions de m³ d'eau chaque année pour le Comté de San Diego et 14 millions de m³ pour les parties concernées par l'Accord sur la réserve indienne de San Luis Rey. Les opposants craignent que la structure cimentée menace les aquifères alimentés par les déperditions du Canal original « earthen All-American » et donc les cultures de la Vallée du Mexique qui dépendent des eaux de nappe pour l'irrigation.

Les structures contre le projet regroupant les citoyens unis de Californie pour les ressources et les citoyens du désert et de l'environnement contre la pollution dénoncent également la nuisance pour les zones humides proches du delta de la rivière Colorado. Parties intégrantes de la mer Nord de l'écosystème Cortez, elles regorgent de plus de 100 espèces d'oiseaux sauvages et autres spécimens rares.

Les leaders politiques mexicains critiquent vivement le jugement du 6 avril. Le Gouverneur mexicain de la basse Californie du sud Eugenio Elorduy Walther indique que la baisse de l'offre en eau pour l'agriculture de la zone Mexicali va renforcer la concurrence sur les ressources qui alimentent Tijuana, Tecate and Rosarito.

« La majorité de la population de l'Etat qui vit à Tijuana pourrait être affectée de plein fouet par la réduction des volumes d'eau. » le maire de Mexicali Samuel Ramos Flores appelle à poursuivre la lutte juridique contre la construction du Canal supportée par le Conseil de développement économique de la Vallée Mexicali.

Le Maire a déjà engagé 300 000 \$ dans cette bataille. « Au cas, où nous perdions cette partie juridique, nous exigerons des compensations économiques de la part des Américains. »

Suite à la décision de la Cour de San Francisco, les ministres mexicains des affaires étrangères et de l'environnement ont annoncé leur volonté d'examiner tous les recours légaux possibles pour contrer celle-ci. En attendant, le gouvernement fédéral mexicain veut promouvoir une utilisation plus réfléchie des ressources en eaux dans la région et la vallée Mexicali en particulier.

Le différend au sujet du All American canal a été soulevé à Cancun lors du rencontre entre le Président Bush et l'ancien président mexicain Vicente Fox en 2006 et le mois dernier à nouveau entre le président américain et Felipe Calderon à Merida. Les consultations bilatérales à haut niveau ne sont pas encore venues à bout de ces tensions juridiques et politiques sur une ressource partagée et frontalière.

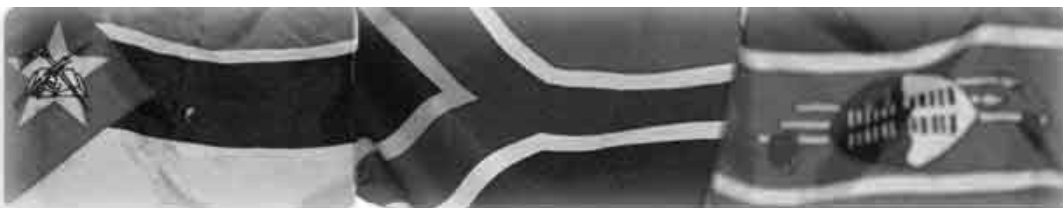
Matamoros, Reynosa et Nuevo Laredo Une affaire de kidnapping "de masse"

L'armée mexicaine a récemment sauvé 92 migrants détenus contre leur gré dans la ville frontalière de Reynosa. Les victimes pour la plupart d'Amérique latine se trouvaient dans une maison située dans le quartier de la Colonia Sierra. La plupart raconte avoir payé 1 000 \$ à un passeur pour parvenir à Mexico puis Houston ou d'autres villes du Texas. D'autres sont arrivés par leurs propres moyens au terminal de Reynosa puis furent approchés par un trafiquant qui leur proposait le passage vers les Etats-Unis pour 100 \$.

Des hommes et femmes armés après les avoir regroupés ont alors empêché les migrants de partir. Ils ont exigé 3000\$ auprès des familles pour leur libération. Retenus pendant plus de deux mois, les migrants ont raconté avoir subi des violences et menaces et avoir vécu dans des conditions sanitaires déplorable.

Sources

El Sur/Agencia Reforma, July 7, 2007. [lineadirecta.info/La Prensa de Reynosa](http://lineadirecta.info/La_Prensa_de_Reynosa), July 7, 2007. Article by Fernando Mendoza.



Working Together To Make The Maputo Corridor First Choice For All Stakeholders
Trabalhando Juntos Para Tornar O Corredor De Maputo Primeira Escolha

Un modèle de corridor régional africain de développement

Une goutte de bénédiction politique, une cuillère de dispositions juridiques, une poignée d'engagement des acteurs locaux et, vole l'obstacle frontalier. La traduction des décisions en structures stratégiques et opérationnelles peut réellement briser les frontières et galvaniser la coopération transfrontalière. Un effort d'actualisation des textes, un coup de neuf aux infrastructures de communication entre deux pays a plus que ouvert la frontière. Le « Maputo corridor » a désenclavé une région en ouvrant plus large le portail du marché mondial aux pays d'Afrique australe.

L'intégration régionale africaine a une école en Afrique australe : le « Maputo corridor ». Matérialisation d'une vision transfrontalière du développement par le Mozambique et la République d'Afrique du Sud.

Elle peut se schématiser par la réduction des distances et des tracasseries, la modernisation des moyens d'échanges et donc de développement ; la dynamisation de la coopération transfrontalière par l'implication des acteurs locaux du public et du privé dans des projets d'intérêts communs.

On ne parle pas encore de suppression de la frontière mais, on a entrepris de tout mettre en œuvre pour que la frontière tombe sa robe d'obstacle pour ne laisser voir que ses trésors d'opportunités.

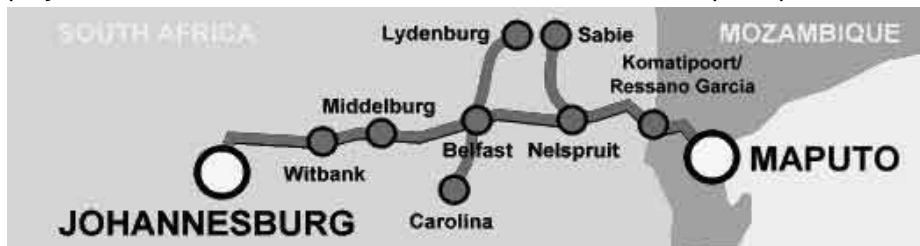
Le « Maputo corridor » est aujourd'hui, dans sa partie la plus visible, une autoroute dénommée la « N4 » et une ligne de chemin de fer reliant la République d'Afrique du Sud à celle du Mozambique. En arrière plan, mais dépositaire de toute l'entreprise de coopération transfrontalière, se trouvent la volonté politique des chefs

d'Etat des deux pays et l'engagement d'acteurs locaux du public et du privé mobilisés et structurés dans des programmes de développement commun de leur région. La vision dominante se situe en effet à l'échelle de la région, bien au-delà des frontières entre deux Etats.

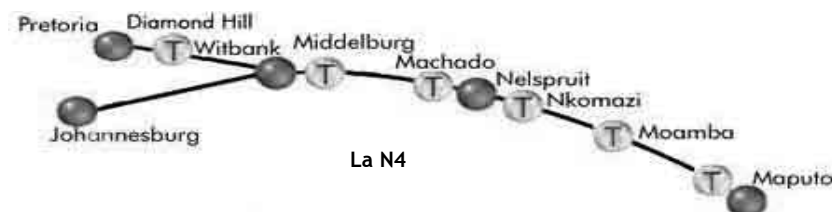
Le « Maputo corridor » est ainsi présenté, non comme une liaison routière et ferroviaire entre deux points de deux pays voisins, mais comme un corridor de développement désenclavant des zones de productions.

Effectivement, le « Maputo corridor » traverse l'une des régions la plus fortement industrialisée et productive de l'Afrique australe.

Johannesburg et Pretoria, en République d'Afrique du sud, en forment l'axe occidental avec leurs grandes concentrations d'usines, de sites d'extraction minière et d'industries de fonte.



Le Corridor Maputo ou «Maputo Corridor»



La N4



La ligne de chemin de fer



La N4 avant le programme «Maputo corridor»



La N4 aujourd'hui

Sur le versant Est, côté Mozambique, le corridor dessert des zones de production industrielle et de matières premières, des aciéries, des champs pétrochimiques, des carrières, des mines, des fonderies et des plantations de forêts, des exploitations de canne à sucre, de bananes et d'agrumes.

Une fois la frontière franchie, les opérateurs économiques Sud-africains se retrouvent à 92 km des ports en eau profonde mozambicains de Maputo et Matola.

Des installations portuaires qui ont traditionnellement fourni les débouchés les plus proches aux importateurs et exportateurs de toute la région.



Aménagement sur la N4

L'Afrique du Sud et le Mozambique n'ont pas servi leurs seuls intérêts en investissant dans la modernisation du « Maputo corridor ».

Dans le cas précis de cette initiative transfrontalière, la politique bilatérale et

l'engagement des acteurs locaux ont le mérite de stimuler une croissance et un développement durables de toute une région.

L'autoroute N4 est le premier projet majeur d'infrastructure réalisé dans le cadre de la mise en oeuvre de l'accord du « Maputo corridor ».

Elle relie Witbank, en Afrique du Sud, à Maputo au Mozambique et est une route nationale de classe internationale entre les deux pays.

Une nouvelle voie de liaison est en construction, bretelle plus directe vers les ports et autres secteurs périphériques de la ville de Maputo.

La N4 actuelle constitue déjà pour les importateurs et exportateurs de la région, une liaison rapide, sûre et efficace vers les ports internationaux de Maputo et Matola.

Autant dire qu'il est attendu beaucoup de la «Trans African Concessions» (TRAC), le concessionnaire responsable de la construction, l'exploitation et l'entretien de la N4 jusqu'en 2028.

Avec la suppression des visas pour les citoyens des deux pays, et l'institution d'un poste juxtaposé de contrôle, le volume des passagers à la frontière Lebombo/Ressano Garcia a connu une augmentation record de 130 %.

Au niveau du réseau ferroviaire, un consortium international conduit par la NLPI, (New Limpopo Bridge Project Investments), et travaillant avec les opérateurs nationaux du rail de l'Afrique du Sud et du Mozambique, a un délai de 15 ans pour privatiser le chemin de fer depuis la frontière sud-africaine jusqu'aux ports de Maputo et Matola.



Réhabiliter la ligne, la moderniser et l'amener à la même norme de modernité que le réseau sud-africain.

La nouvelle Société de Chemin de fer doit investir près de 10 millions US\$ pour réhabiliter la ligne, la moderniser et l'amener à la même norme de modernité que le réseau sud-africain.

Mozambicains et Sud-africains comptent bien vérifier qu'en réduisant les distances, le rail contribuera également à faire baisser les coûts et impulsera donc les gains.

Le mérite de la matérialisation de cette ambition transfrontalière revient toutefois à la structure d'impulsion et de suivi des décisions : en l'occurrence, le «Maputo Corridor Logistics Initiative», en abrégé «MCLI», maître d'œuvre transfrontalier d'un programme à court, moyen et long terme.

Le MCLI prône le travail en union pour faire du «Maputo Corridor» le premier choix de tous les acteurs locaux de la région. Un programme loin d'être utopique quand on sait que les ports de Maputo et Matola sont également en liaison ferroviaire transfrontalière avec le Swaziland et le Zimbabwe voisins.

Tous sont convaincus que dans cette partie de l'Afrique australe la facilitation du commerce passe par le développement des couloirs de transport, outils d'une intégration efficace.

Initié en 1996 sous l'égide du SDI «Maputo Development Corridor» ce vaste programme transfrontalier s'est construit sur 4 objectifs majeurs :

- réhabiliter, en partenariat avec le secteur privé, le réseau d'infrastructures le long du corridor ;
- encourager l'investissement dans le développement du corridor en mettant en relief les opportunités supplémentaires que la modernisation des infrastructures ne manquerait pas d'engendrer ;
- accroître le développement social et les opportunités d'emploi par la participation des communautés de la région historiquement désavantagées.

- garantir un caractère durable au projet en développant une conduite, des stratégies et des structures fondées sur des approches holistiques, participatives et environnementales.

En se positionnant en mars 2004 comme la structure centrale, le MCLI, va davantage actionner l'aspect marketing et compétitivité des services de transport du «Maputo Corridor».

Déjà le Swaziland a rejoint les deux pionniers puisque le MCLI, centre de coordination des acteurs du corridor et structure à but non lucratif, est une organisation d'adhésion, composée d'acteurs des logistiques de fret tant de l'Afrique du Sud, du Mozambique que du Swaziland.

Ils sont engagés dans le développement et la promotion du corridor, doté de logistiques rentables, fiables, durables et garantissant des retombées positives pour tous. ●



The banner features the MCLI logo on the left, which includes the text 'M C L I' and 'Maputo Corridor Logistics Initiative'. To the right of the logo is the title 'Maputo Corridor Logistics Initiative' in a large, elegant font. Below the title are five small images: the South African flag, a road curving through a landscape, a road with a bridge, a ship at a port, and a flag with a star and stripes.

www.mcli.co.za



The lower part of the banner shows a black and white photograph of a cityscape with several high-rise buildings. In the foreground, a large ship is docked at a port, with a crane visible on the ship's deck. The ship has 'CRANE ART' written on its side.

Pour plus d'information, contacter : Brenda Horne, Tél. + 27 (0) 13 755 6025 / Fax : + 27 (0) 13 752 54 53 /
Portable : + 258 (0) 84 397 4180 Email : brenda.horne@mcli.co.za // Site Web : www.mcli.co.za

Entretien avec Brenda Horne du Maputo Corridor Logistics Initiative

Qu'est ce qui a motivé la réhabilitation du corridor ?

La réhabilitation et la revitalisation du Corridor de développement de Maputo a été élevé au rang des priorités du gouvernement sud africain dans le cadre de son programme SDI (Spatial development initiatives).

Il s'agissait de redonner à ce corridor le rang de vecteur clé du transport et du développement du continent.

Le Programme se concentre sur la création d'un environnement favorable à l'investissement.

Dans la foulée des élections démocratiques dans les deux pays, les gouvernements d'Afrique du Sud et du Mozambique ont renouvelé leurs engagements de relance économique.

Le gouvernement du Mozambique a concentré ses efforts sur la réhabilitation des infrastructures de base, la coopération régionale, l'intégration économique et la restauration des échanges traditionnels avec l'Afrique du Sud qui avaient lourdement pâti de 20 ans de guerre civile dans le pays.

SDI a lancé l'initiative Maputo Development Corridor (MDC) en 1996, les deux gouvernements ayant décidé de travailler ensemble à la reconstruction de leurs économies et à la restauration des liens d'échanges et d'investissement. Les principaux objectifs de l'initiative portent sur :

- La réhabilitation des infrastructures de transports clés ; routes, rail, frontière et port en particulier.
- L'optimisation du potentiel d'investissement du corridor.
- L'optimisation des opportunités de développement et d'emploi au bénéfice de populations historiquement désavantagées de cette zone ; et,
- La recherche d'un développement durable fondé sur des politiques et cadres stratégiques définis de façon intégrée et participative.



Pourriez-vous nous décrire le montage financier ?

Le corridor de Maputo a bénéficié d'investissements privés considérables pour la réhabilitation des infrastructures.

L'un et l'autre réhabilités par le secteur privé, le port et la route (N4) font aujourd'hui l'objet de concessions privées qui en assurent l'exploitation.

La réhabilitation du chemin de fer a été réalisée par Porto e Caminhos de ferro de Mozambique (CFM) grâce à la Banque Mondiale et à une coopération remarquable entre les autorités ferroviaires des deux pays. Ceci a permis d'achever la réhabilitation de la ligne en décembre 2007.

Afin de s'assurer que le Corridor de Maputo devienne l'option privilégiée des exportateurs et importateurs de la région et afin de régler les problèmes d'entraves matérielles et immatériel-

les aux échanges, un groupe d'investisseurs privés, de prestataires de services et de d'usagers du corridor, ont créé en octobre 2003, la Maputo Corridor Logistic Initiative (MCLI).

Le rôle moteur de l'investissement privé dans la réhabilitation des éléments clés des infrastructures a rendu possible le haut standard de qualité et d'entretien de ces équipements.

La MCLI est également financé par un groupe d'investisseurs, de prestataires de services et d'usagers du corridor. Les structures membres représentent un grand nombre de secteurs d'activités.

La MCLI s'est également engagée dans un partenariat public-privé avec le South African Department of transport dans le but de faciliter, coordonner et agir en tant que secrétariat du forum logistique de fret de la province de Mpumalanga.

Le MCLI joue ainsi un rôle crucial dans la mise en synergie des initiatives régionales et la promotion des avantages du Corridor en termes de fret et de logistique.

Quel est l'impact du corridor sur les économies locales et les relations entre communautés locales ?

L'investissement dans les infrastructures a favorisé un développement multidimensionnel économique avec un impact direct sur les populations locales. La réhabilitation des routes, du rail et des ports a permis l'embauche de travailleurs des deux pays générant du revenu et de fait une relance économique.

A un tout autre niveau, ceci a permis aux populations d'accéder à des services et équipements autrefois inaccessibles. Ces deux facteurs contribuent à améliorer le niveau de vie des populations frontalières.

La mise en œuvre des équipements stimule l'implantation de commerce, de PME. Les échanges frontaliers locaux croissent depuis la construction de la N4 de Gauteng à Maputo simplifiant et raccourcissant les temps de transport. Les statistiques en volumes de passagers et trafics montrent un accroissement de 80% du à l'ouverture de la N4 et l'allégement des formalités de voyage dès avril 2005. La répercussion est immédiate sur l'intensité des mouvements entre les deux pays.

Pourriez vous décrire les modalités de passage aux douanes le long du corridor ?

Deux éléments sont à retenir au niveau des formalités :

Le premier concerne l'initiative «Maputo Corridor Logistics» (MCLI) qui fournit le cadre institutionnel dans lequel le développement et les bénéfices du corridor peuvent être mis en œuvre, coordonné, promu, géré via les partenariats avec des partenaires publics et privés.

Le second est lié au rôle de facilitateur du MCLI dans la recherche des investissements. Cette action a permis d'inscrire l'initiative dans un paysage économique régional plus vaste, celui de la SADC. Profitant de cette entrée, la MCLI a participé à des rencontres de

haut niveau -Nepad, Union africaine, the Sub Sahara Africa Transport Program (SSATP), CNUCED, SADC, AGOA (African Growth and Opportunity Act) and PMAESA (Port Management Association of Eastern and Southern Africa) parmi d'autres-.

La MCLI joue un rôle de Secrétariat pour le Forum « Logistiques du transport Mpumalanga ». Ce Forum constitue le mécanisme au travers duquel la stratégie régissant la logistique du transport national sud africain est mise en œuvre dans la Province.

Ces initiatives sont en ligne avec le protocole sur les transports de la SADC. La MCLI a par ailleurs organisé la première rencontre du Comité "Multilateral Maputo Corridor Transport" en mai 2007.

Cette réunion constitue la première étape à l'intégration régionale des activités de transport entre l'Afrique du sud, le Mozambique, le Swaziland, rendue possible grâce au cadre institutionnel de l'Initiative.

La réhabilitation du Corridor a-t-elle nécessité des modifications juridiques pour asseoir la coopération entre les deux pays ?

Au cours de l'année 1995, l'Accord entre la province de Mpumalanga et celle de Maputo a été reconsidéré afin de créer l'environnement adéquat aux discussions bilatérales et à l'engagement au niveau local pour les questions liées au Corridor. En sus, il existe des Accords au niveau national qui régissent la coopération bilatérale.

Le gouvernement sud africain a inscrit l'initiative au sein de ses priorités et avec le lancement du «Maputo development Corridor» en 1966 celle-ci a été soutenue au plus haut niveau par les politiques et notamment les Présidents Mandela, Chissano, et le Président Mbeki.

Quelles ont les procédures aux postes frontaliers ? Restent-ils des obstacles ?

Les deux pays ont planifié la réalisation d'un guichet unique au poste frontalier de Lebombo/Ressano Garcia, achevé en 2009. Cette infrastructure fonctionnera à trois niveaux :

1. Le déchargement des cargos commerciaux sera effectué à 4 km dans les terres du Mozambique (KM4) où les autorités chargées des questions frontalières des deux pays procéderont ensemble. Une nouvelle route sécurisée assurera la liaison entre ce site et la frontière.

2. Les formalités pour la circulation des personnes seront accomplies dans une nouvelle structure à « cheval » sur la frontière.

3. Le trafic ferroviaire sera géré dans un lieu à part.

Le gouvernement sud africain a exprimé son intention d'allouer 600 millions de Rands à l'initiative, dont une partie à la construction du guichet unique frontalier.

De plus, le département sud africain prévoit de lancer un appel d'offre pour la constitution d'un groupe d'experts (compose pour 15 % de Mozambicains). Leurs tâches consisteraient en la planification des nouveaux sites à construire, la prise en compte des modalités opérationnelles de gestion de la frontière et des besoins de chaque structure impliquée au guichet.

La clé de réussite du développement du Corridor est d'assurer des infrastructures routières rentables, sûres et efficaces permettant de réduire les coûts d'entrepreneuriat le long du Corridor et d'attirer de fait les investisseurs régionaux. ●

Par Michel Bolouvi

Burkina-Côte d'Ivoire-Mali
Espace SKBo/Coopérative «Mali Yiriden»

Déguster sans frontière !



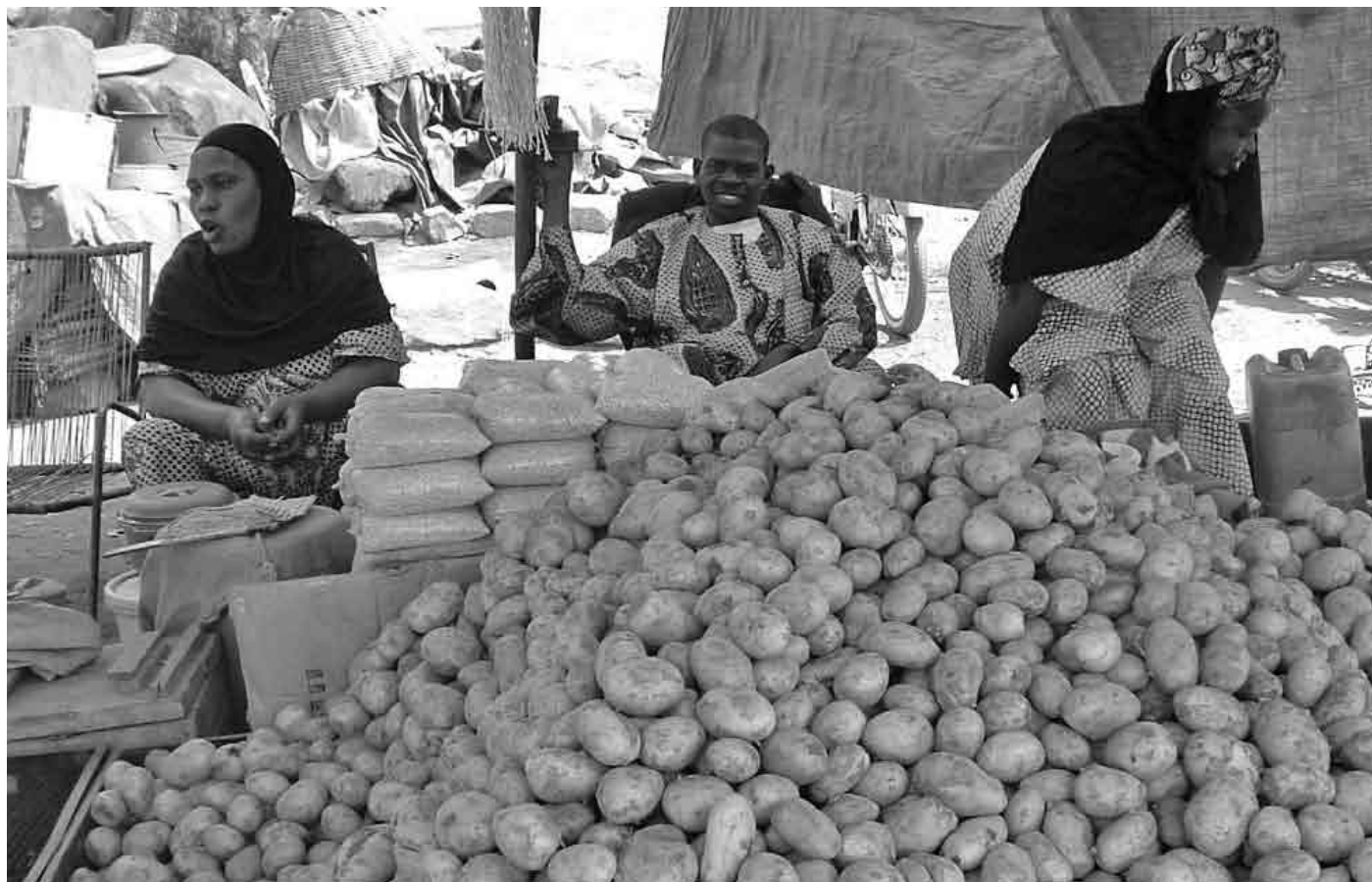
La coopérative « Mali Yiriden », fait voyager fruits et légumes. Un commerce transfrontalier qui s'organise entre les grandes villes frontalières de Sikasso au Mali, Korhogo en Côte d'Ivoire et Bobo Dioulasso et Banfora au Burkina Faso, pour faciliter l'accès aux consommateurs par-delà les frontières. Mali, Burkina, Côte d'Ivoire et même plus loin. Le bon goût est transfrontalier.

Présente au lancement du Programme d'Initiatives Transfrontalières (PIT) de la CEDEAO à Sikasso en septembre 2005, la coopérative « Mali Yiriden » s'est vue confortée dans son ambition de toujours : bri-

ser les frontières pour le commerce des fruits et légumes entre le Mali, le Burkina et la Côte d'Ivoire. Avec l'association « Wouol » qui intervient dans le domaine dans la région voisine de Banfora au Burkina Faso, Mali Yiriden élargit les contacts pour asseoir

un échange transfrontalier dynamique entre acteurs du secteur des fruits et légumes.

La jonction entre la coopérative malienne et l'association burkinabé souffre encore des particularismes administratifs de leur pays respectif.



Passé le cap juridique qui formalisera la structure transfrontalière, la filière fruits et légumes se promet de bien réjouir le palais des consommateurs en faisant fi de la frontière.

«Mali Yiriden» ou encore «fruits et légumes du Mali», est une société coopérative qui a vu le jour grâce au partenariat entre l'Union nationale des travailleurs du Mali (UNTM) et l'Institut syndical de coopération avec les pays en voie de développement (ISCOS). La promotion de l'emploi des jeunes diplômés au Mali a constitué un des axes majeurs de ce partenariat.

La coopérative « Mali Yiriden » a été créée par agrément le 7 janvier 1991 et a obtenu son récépissé d'exercice le 1er mars 2006 dans le cadre de la loi du 18 juillet 2001 régissant les sociétés coopératives en République du Mali.

Créée pour contribuer à résorber le problème de l'emploi, la coopérative « Mali Yiriden » est une organisation de commercialisation de fruits et légumes qui s'est donnée comme principes de fonctionnement, l'union, la solidarité et l'entraide mutuelle.

Ses principaux objectifs sont de :

- desservir les zones déficitaires du Mali en excédents des produits du Sud ;
- améliorer la qualité des produits du cru par un meilleur conditionnement ;
- sécuriser le consommateur par l'assurance d'une hygiène alimentaire à tous les niveaux ;
- assurer la promotion et l'exportation des fruits et légumes du Mali ;
- ouvrir le marché malien aux produits de la sous région en fonction des besoins des consommateurs.

En plus de ces activités traditionnelles, la coopérative participe au Programme d'amélioration des revenus des exploitations familiales agricoles à travers la promotion de la filière pomme de terre. Au sein de ce programme, elle est membre du Comité de pilotage et chargée du volet commercialisation. Le programme est cofinancé par l'Union européenne et l'ISCOS.

L'aire d'exercice de la coopérative « Mali Yiriden » s'étend à l'ensemble du territoire national du Mali et son siège est à Sikasso Médine. Elle est gérée

de manière démocratique à travers son Assemblée générale des membres, son Conseil d'administration et son Comité de surveillance, ses organes statutaires conformes à la loi associative en vigueur en République du Mali

Pour fonctionner, la coopérative peut s'appuyer sur un personnel qualifié et dispose de 2 magasins de stockage et de conditionnement, 2 camions frigorifiques de 30 tonnes et 2 camions de liaison. ●

Abdoul Karim Sanogo, président de la coopérative «Mali Yiriden»

Quand et pourquoi avez-vous senti la nécessité d'un échange au-delà de la frontière ?

Depuis la création de la coopérative, dans sa politique de promotion et d'exportation de fruits et légumes, «Mali Yiriden» ressent la nécessité d'un échange au-delà de la frontière. Après une étude du marché malien et du comportement de ses consommateurs, et une autre sur les habitudes alimentaires des consommateurs d'autres pays de la sous région, nous avons constaté que certains produits abondants chez les voisins étaient partie intégrante des besoins maliens et vice versa. Je pourrais citer entre autres produits du cru voyageant bien, la banane ivoirienne, les oranges et ignames du Burkina, les oranges de la Guinée et aussi les pommes de terre et mangues du Mali.



Quels sont, à ce jour, les principaux obstacles à votre ambition de coopération transfrontalière ?

Les principaux obstacles restent les tracasseries dues aux pratiques malheureuses des services administratifs au niveau des postes frontaliers. Cela est valable pour tous les pays concernés, le Mali comme ses voisins de la sous région. Ensuite il y a la non solvabilité de certains clients ici et ailleurs.

Quels sont, selon votre expérience, les instruments et mesures à mettre en place pour favoriser les échanges frontaliers dans votre zone ?

Nous devons nous-mêmes être les premiers acteurs d'un changement qualitatif pour nos échanges. Il faudrait tout simplement que chaque acteur commence par accepter de faire la promotion de l'autre dans son pays. La promotion des produits du voisin derrière la frontière. Après, ne jamais se lasser de sensibiliser les autorités administratives et politiques pour un accompagnement qualitatif du processus d'intégration.

Contacts

**Coopérative « Mali Yiriden »,
B.P. 08 Sikasso – Mali,
Tél. (223) 262 07 32**

Email : maliyiriden@yahoo.fr

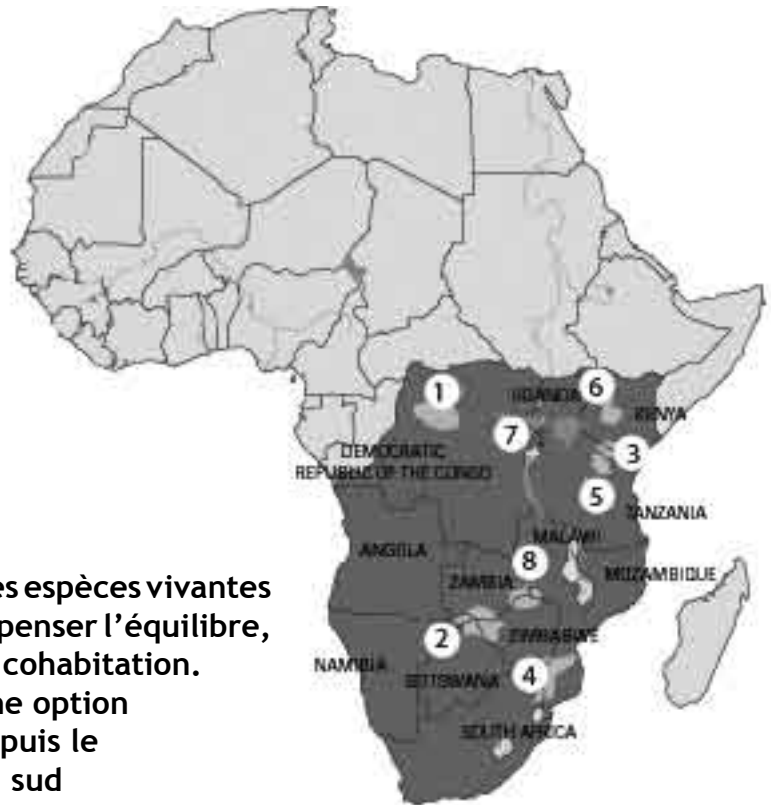
Président : Abdoul Karim Sanogo,

Tel: (223) 637 81 35 - Email: abdoulkks@yahoo.fr

L'homme et la faune peuvent cohabiter en harmonie

Al'origine était l'harmonie entre toutes les espèces vivantes et leur habitat. On en est aujourd'hui à repenser l'équilibre, à quêter une nouvelle harmonie de cohabitation.

Ce combat pour la vie a pris une option transfrontalière heureuse depuis le Kenya jusqu'en Afrique du sud en passant par les merveilles naturelles en perdition



Selon la Bible, Dieu créa d'abord le ciel, la terre, les étendues d'eau, les espèces animales et végétales avant l'homme à qui il devait cependant confier

toute son œuvre. Ce n'est donc pas d'aujourd'hui que date la responsabilité de l'homme sur son habitat.

Ce devoir de responsabilité est au cœur du combat de la Fondation pour la faune africaine/"African Wildlife Foundation" (AWF) pour sauver, conserver et inscrire dans la durée cet équi-

libre perturbé dans la partie centrale et australe du continent africain. Ce n'est pas que cette région de l'Afrique a l'apanage de la crise de l'habitat naturel. C'est simplement que quelque chose « d'énorme » en matière de conservation de la nature y est entrepris et mérite le détour.

Pendant des milliers d'années, la faune et les populations ont coexisté en harmonie. Depuis le vingtième siècle cependant, la faune a fait face à l'intensification de la pression démographique de la population humaine et ses conséquences sur la destruction de l'habitat. L'équilibre vital a été ainsi ébranlé.

La Fondation "African Wildlife Foundation" qui a vu le jour en 1961, dans le giron de l'engouement des indépendances n'a de cesse de prêcher la restauration de l'équilibre primaire des mécanismes naturels de l'habitat comme la voie par excellence d'une maîtrise de l'évolution harmonieuse des espèces.

Depuis 46 ans, cette organisation devenue la Fondation pour la Faune



Les grands chats d'Afrique et rares félins perdent du terrain dans la bataille pour leur survie. Lions, léopards, cheetahs, loups d'Ethiopie et chiens sauvages jouent un rôle crucial dans l'écosystème africain, mais leur avenir est incertain en raison du manque d'habitat, de la maladie et des conflits avec leurs voisins humains.



Il y a quelques décades, l'Afrique comptait plus de 15000 zèbres, aujourd'hui, ils en restent moins de 2500.

africaine joue un rôle majeur dans la préservation d'espèces africaines parmi les plus rares, tels l'éléphant, le gorille de montagne, le rhinocéros et le lion.

Elle s'appuie sur l'existant épargné, les secteurs protégés, les réserves dites naturelles. Ces aires constituent la base des centres que la Fondation a aidé à ériger pour une planification de l'entreprise de conservation de l'habitat : hommes, animaux et environnement.

Dans un contexte où tout est prioritaire, les Etats ont rarement eu la main bien généreuse pour les parcs et la Fondation a dû lutter sur plusieurs fronts : les financements pour mettre en oeuvre des mesures de conservation efficaces, d'autres pour contrarier les braconniers toujours à l'affût du gibier facile, la divagation du bétail domestique dans les aires protégées, la rivalité de tous y compris l'homme, la faune et la flore pour l'eau et l'alimentation.

Pourtant bien gérés, ces espaces sont d'un potentiel économique évident.

L'AWF développe donc des plans de gestion, construit des infrastructures,



Le grand Koudou

équipe, forme du personnel, fait un plaidoyer pour l'amélioration et l'application des lois.

Elle se donne surtout un principe de base : travailler avec les populations locales riches en savoir faire qu'il suffit d'utiliser à bon escient. Investir dans les compétences locales est la stratégie par excellence de l'AWF.

La Fondation pour la Faune Africaine (AWF) est aujourd'hui la plus grande organisation de conservation internationale à intervenir en Afrique. Elle est convaincue que la prospérité de l'Afrique et de ses populations passe par la protection de sa faune et de son environnement, et elle s'est donnée un délai de 45 ans pour réaliser cet objectif avec la participation respectable des populations.

Qui mieux, en effet que les acteurs locaux, peut entreprendre avec réussite la protection de leurs ressources? Qui mieux que ceux qui habitent sur ces espaces, sont en contact à la fois avec ses potentiels et ses défis ?

Responsabiliser les acteurs locaux pour tenir le rôle de guide dans cet objectif de conservation de la faune et de l'habitat naturel est donc au centre de la stratégie de l'AWF.

Ce n'est pas par hasard que l'équipe de la fondation compte plus de 85% de personnel africain.

Pour un continent aussi unique que l'Afrique, l'AWF a également compris l'exigence d'une approche unique de conservation, pour des espèces et un environnement uniques eux aussi. L'équation demande de résoudre

les raisons de cohabitation conflictuelle entre les populations, la faune et l'environnement. Ensuite prévenir et, si possible, orienter l'impact des efforts de conservation sur le bien-être des populations locales.

Orienté vers une vision de la conservation à l'échelle environnementale, la fondation finit par identifier huit grands espaces ou habitats.

Ces huit habitats sont aussi transfrontaliers à l'image des animaux qui ignorent toute notion de frontière politique. Ils sont aujourd'hui les sanctuaires AWF de préservation de l'environnement et de la protection de la faune grâce à la participation d'acteurs locaux responsabilisés.

C'est en 1998, que l'AWF a lancé son programme de centres africains de conservation de la faune. Ces centres qui constituent désormais le moteur de toutes les activités de l'AWF consacrent le pouvoir des compétences locales.

Un centre africain de l'AWF combine les parcs nationaux et les espaces habités par l'homme dans un contexte territorial de conservation enjambant souvent les frontières internationales.

Les populations et la faune y cohabitent en phase, et les besoins de tous



Le Bongo

AMENAGEMENT TRANSFRONTALIER

sont équilibrés. Les réalisations de conservation de l'habitat garantissent la sécurité de la faune et de l'homme.

A l'exception presque du « Centre du Congo » en RDC, du centre dit de la « Steppe de Maasai » en Tanzanie et de celui de « Samburu » au Kenya, tous sont transfrontaliers.

Tous impliquent, instruisent et équiper les populations locales et les incitent à participer à la gestion de l'environnement, source d'avantages économiques.

A la base, précède toujours, une recherche scientifique rigoureuse pour comprendre l'environnement, la faune, la population et leurs interactions.

En amont également une réadaptation des lois, des décisions politiques et, toujours en complément, des initiatives pratiques ont accompagné le processus.

Il a fallu aussi impliquer les services gouvernementaux, les privés et notamment les opérateurs de safari, de sorte que l'espace soit géré intelligemment au profit de tous. ●



Le gorille des montagnes



Le rhinocéros blanc



Le rhinocéros noir



Des volcans

Les 8 centres



Centre du Congo République démocratique du Congo

Superficie : 7.7 millions d'hectares.
Limites : forêt tropicale, bras du fleuve.
Situé entre les eaux du Lopori et les fleuves de Maringa, le centre du Congo renferme la deuxième plus grande forêt tropicale humide du monde. Ce site est un riche habitat pour la faune africaine. Il est la dernière demeure du bonobo menacé de disparition et des éléphants de forêt. On y trouve une grande diversité d'oiseaux et plus de 400 espèces d'animaux aquatiques.

Récupérant de longues années de guerre civile en République démocratique du Congo, le personnel du centre tâche de presque tout reconstruire : les infrastructures, l'environnement, la vie.

Centre de Kazungula Botswana, Namibie, Zambie, Zimbabwe

Superficie : 9.090.507 hectares.
Limites : fleuve Zambèze ; chutes du lac Victoria ; parc national de Chobe ; parc national de Hwange ; parc national Mosi-Oa-Tunya ; parc national du Zambèze ; marécages de Chobe/Linyanti/Kwando.

Le vaste centre de Kazungula est sillonné par des bras du fleuve avec effet de créer une mosaïque de prairies, couloirs de migration de la faune. Le puissant fleuve Zambèze pourvoit l'eau à une multitude d'espèces animales parmi lesquelles la plus grande concentration d'éléphants d'Afrique, les rhinocéros noirs et une grande population de prédateurs.

Centre du Kilimanjaro Kenya, Tanzanie

Superficie : 2.404.721 hectares.
Limites : parc national du Kilimanjaro ; parc national d'Amboseli ; parc national d'Arusha ; mont Kilimanjaro ; lac Natron.

La crête la plus élevée d'Afrique domine le centre du Kilimanjaro et constitue sa principale attraction.

Le mont offre une ceinture constituée d'une variété d'écosystèmes propres à la fois aux zones de marécages et aux paysages de savane.

Il conjugue les particularités du parc national d'Amboseli du Kenya, les parcs nationaux de Kilimanjaro de la Tanzanie et d'Arusha et les vastes terres des communautés Maasai.

Centre du Limpopo Mozambique, Afrique du Sud, Zimbabwe

Superficie : 9.093.835 hectares.
Limites : parc national de Kruger ; parc national de Banhine ; parc national de Limpopo.

Le vaste centre du Limpopo est traversé de paysages de savane, de régions boisées, de fleuves et de plaines du Mozambique, d'Afrique du Sud et du Zimbabwe. Il est le domaine de l'antilope rare des sables, des rhinocéros, des hippopotames et une riche variété d'oiseaux, d'insectes et d'espèces aquatiques.

Centre du Steppe de Maasai Tanzanie

Superficie : 1.638.663 hectares.
Limites : parc national de Tarangire ; parc national du lac Manyara ; plaines de Simanjoro.

Le baobab et l'acacia marquent cet espace de savane où prédominent les éléphants et les prédateurs parfaitement dans leur élément sur les terres du centre du steppe de Maasai. La pression humaine constitue la plus grande menace sur cet d'habitat. Avec les communautés locales, l'AWF y développe des initiatives innovatrices de gestion de la terre.

Centre de Samburu Kenya

Superficie : 4.007.076 hectares.
Limites : parc national du mont Kenya ; laikipia ; réserve nationale de Samburu ; réserve nationale Buffalo Springs ; réserve nationale de Shaba.

A l'ombre du mont Kenya et sur les aires des parcs nationaux et réserves du centre de Samburu vivent des espèces, parmi les plus impressionnantes, de la faune des terres sauvages d'Afrique. On y rencontre des espèces spécifiques aux pays nordiques comme la girafe réticulée et le zèbre de Grevy partageant des prairies d'acacia où rôdent les lions et les chiens sauvages.



Le grand nombre d'éléphants rivalisant avec les rhinocéros pour la nourriture a conduit l'AWF à relocaliser 255 éléphants hors de Ngulia. Depuis, les rhinocéros sont plus à l'aise.

Centre de Virunga République démocratique du Congo, Rwanda, Ouganda

Superficie : 577.634 hectares.

Limites : parc national des volcans ; forêt vierge de Bwindi ; parc national du gorille de Mgahinga.

Le centre de Virunga et ses montagnes volcaniques abritent les 700 derniers gorilles de montagne du monde. Chimpanzés, singes jaunes, éléphants de forêt, une riche variété d'oiseaux, des reptiles et espèces amphibiennes partagent cet écosystème d'une incroyable biodiversité. Le Centre et l'AWF doivent redoubler d'efforts pour maintenir la faune et recréer un écotourisme bien mal en point. Le contexte humain et politique (surpeuplement et récents conflits) constituent de véritables défis pour l'Association.

Centre de Zambezi Mozambique, Zambie, Zimbabwe

Superficie : 4.672.259 hectares.

Limites : fleuve Zambèze ; parc national Mana; parc national du bas Zambèze.

Pour l'homme, le centre s'étend sur trois pays distincts, mais pour la faune on est en présence d'un simple vaste écosystème. Le centre du Zambèze est l'exemple type des efforts de conservation à l'échelle de la notion d'habitat de l'AWF.

Ce centre englobe des régions du Mozambique, de la Zambie et du Zimbabwe. Le fleuve Zambèze, ses affluents, les plaines d'acacia et les marécages offrent le gîte à beaucoup d'espèces d'animaux dont l'hippopotame, l'éléphant, le rhinocéros noir, les chiens sauvages, le cheetah et le lion. ●



Burkina-Côte d'Ivoire-Mali Espace SKBo/Le bosquet de l'intégration

Les jeunes veulent se créer un espace sans frontière

Au cours de l'atelier de lancement du PIT dans la zone S.K.Bo, à Sikasso en Septembre 2005, les délégations des associations et mouvements de jeunes avaient proposé et soutenu un projet qui avait eu place dans les opérations pilotes du plan d'action.

En l'occurrence, la réalisation d'un « Bosquet de l'intégration », espace sans frontières dont la surface s'étalera sur une portion de territoire du Mali et du Burkina Faso, un terrain sur lequel les jeunes des 3 pays, (Mali, Burkina et Côte d'Ivoire) pourraient mener des activités de coopération transfrontalière.

Le temps est passé, assez long depuis fin 2005, mais le projet a gardé toute sa vigueur. Une mission de la Coordination régionale des jeunes de Sikasso conduite par son coordinateur, Abdoulaye Coulibaly, a entrepris, les 9 et 10 août 2007, de raviver la flamme en se rendant chez leurs homologues burkinabé à Bobo-Dioulasso, Banfora et Orodara. Les jeunes ont décidé d'agir. Ils ont prévu de se regrouper tout d'abord à Sikasso pour un « Camp des Jeunes », du 1er au 7 septembre 2007. Ce camp est considéré comme une étape stratégique vers la réalisation de leur projet de « Bosquet de l'intégration ».

A cette rencontre capitale dans la mise en œuvre de leur projet transfrontalier, la coordination des jeunes de Sikasso, hôte de l'événement, attend la participation d'au moins cent cinquante (150) jeunes, soit une délégation de cinquante (50) jeunes pour le collectif des jeunes des trois provinces du Burkina Faso (Bobo, Banfora et Orodara) ; cinquante (50) jeunes ivoiriens de la zone frontalière limitrophe du Mali et

De l'énonciation de l'idée à sa traduction en projet, il se passe un temps. Le temps peut être encore plus long du projet à sa réalisation. L'important est de garder la flamme vivante. Les associations et mouvements de jeunes de l'espace S.K.Bo ont subi la loi du temps mais ont sauvegardé l'essentiel. Depuis le mois d'août, ils ont entrepris de travailler à la concrétisation de leur projet de création d'un espace transfrontalier, le « Bosquet de l'intégration », un espace de rencontres des jeunes qui aura un pied au Mali et l'autre au Burkina pour symboliser leur union transfrontalière.

les cinquante (50) autres en provenance de la région de Sikasso.

Chaque délégation assurera les charges de son déplacement vers Sikasso où elle sera prise en charge par la coordination locale pour le camp qui aura lieu sur le site du « Bosquet de l'intégration ».

Ce sera l'occasion pour les jeunes de prendre possession de leur territoire, ce Bosquet perçu comme symbole de l'intégration pour les jeunes de cette région transfrontalière, le repère de leur commune identité.

Le Bosquet en question a déjà été identifié et est une parcelle transfrontalière de quatre (4) hectares dont deux en territoire burkinabé et les deux autres en territoire malien.

La tournée des 9 et 10 août consistait donc, non seulement à rassembler et remotiver les associations et mouvements de jeunes, mais surtout à conduire une mission politique auprès des autorités administratives et coutumières.

Ainsi, à Sikasso comme à Bobo-Dioulasso, Banfora et Orodara, les délégués de la jeunesse S.K.Bo ont

rencontré et demandé le soutien du gouverneur (Mali), haut commissaire (Burkina), mairies, chefferies et services techniques, toutes directement concernées par le besoin des jeunes d'une parcelle pour édifier leur «Bosquet de l'intégration».

La conquête de l'implication des autorités politiques et administratives, des services techniques et des chefs de village est surtout capitale pour l'obtention de la parcelle.

Leur rôle est primordial à différents niveaux de responsabilité de part et d'autre de la frontière puisque les jeunes leur posent une équation à caractère transfrontalier, en l'occurrence se faire octroyer deux parcelles contiguës à la frontière Mali-Burkina.

La mise en œuvre de ce projet est donc en marche. Au problème de manque de moyens financiers, bien que modiques, pour la réalisation de leur projet, les jeunes ont à présent une réponse favorable d'appui du bureau du PNUD au Mali.

Les jeunes sont cependant conscients qu'avant de compter sur autrui, ils doivent jouer de solidarité et

d'ingéniosité, se donner la main et aider au financement pour porter leur dynamique d'intégration.

Les jeunes devront cependant se faire une raison et attendre la saison des pluies prochaines, soit un an pour remettre sur le tapis le projet de viabilisation de leur parcelle. Leur vœu de procéder au reboisement du « bosquet » lors de leur camp de regroupement de début septembre doit se plier à certaines lois, celle de la formalisation juridique du statut foncier du « bosquet » ainsi que celle de l'eau d'arrosage et donc de la pluviométrie.

Mais le mois de septembre sonne la fin de la saison pluvieuse dans cette région et pour des planteurs qui n'ont pas encore en main leurs plants, c'est hélas, un peu tard. (Lire : Pourquoi faut-il ajourner la naissance du « bosquet ? »).

De fait, la logique du terrain conseille aux jeunes de tenir leur camp mais de seoir aux travaux de viabilisation du bosquet.

La tenue du camp des jeunes a pu, en revanche, être mise à profit pour lancer une campagne de sensibilisation des acteurs locaux sur l'importance et la nécessité d'une intégration de proximité. Elle a été l'occasion de mobiliser plusieurs catégories d'acteurs, populations locales, autorités villageoises, gestionnaires fonciers locaux, jeunes et autres associations de la société civile, services techniques et administratifs, autorités politiques de part et d'autre de la frontière.

Une telle sensibilisation est en mesure de poser les jalons et de faciliter la mise à disposition de l'espace souhaité pour ériger le bosquet de l'intégration.

Le camp des jeunes pour l'intégration sous régionale a donné l'occasion aux jeunes de la zone S.K.Bo de mieux échanger, se connaître et planifier leurs actions communes. ●

Pourquoi faut-il ajourner la naissance du « bosquet ? »

Par Saïdou Sanou
Facilitateur du Plan d'action
(Burkina Faso)



La réalisation immédiate du bosquet pose des questions pratiques. Beaucoup de responsables d'associations et mouvements de jeunes, notamment ceux de Bobo, Banfora et Orodara viennent juste d'accéder à l'information et ne connaissent pas le projet ou en ont vaguement entendu parler. Pour tous, le camp prévu du 1er au 7 septembre 2007 constitue la rencontre qui permettra de discuter des modalités pratiques.

Mais encore les sujets de réflexion qui demandent une réponse opérationnelle sont légion.

Entre autres, les jeunes devront débattre sur les points suivants :

- La superficie et les caractéristiques de la parcelle. Si la superficie souhaitée est connue, les caractéristiques de la parcelle restent à préciser. Rien n'est dit sur le statut de la parcelle dans la perspective de sa sécurisation, un aspect non négligeable puisque le projet de bosquet des jeunes se situe dans la pérennité. Enfin, de quel temps disposent-ils, entre la mission d'information et la tenue du camp, pour coordonner les efforts et les démarches pour l'obtention de la parcelle ?
- La nécessaire implication des autorités politiques et administratives, les services techniques et les chefs de villages. Au-delà d'une simple implication théorique, il doit plutôt être question de définir précisément les rôles d'un certain nombre d'acteurs incontournables, notamment pour ce qui concerne le statut juridique de la parcelle.
- Le délai de mise à disposition par rapport à celui de la viabilisation de la parcelle. Un délai s'impose pour les besoins de nettoyage, de clôture, de piquetage et de trouaison pour l'ensemencement des plants. Le nettoyage, le piquetage et la trouaison de la parcelle seront-ils exécutés pendant le camp? Autrement dit, qui fera quoi et quand?

- L'immensité et surtout la délicatesse de la tâche appellent la mobilisation effective des populations et des personnes ressources à la base. Les chefs de village ne sont pas forcément les détenteurs coutumiers des parcelles en négociation. Il faut repérer les interlocuteurs attirés, les approcher et engager les négociations de part et d'autre de la frontière. Qui le fera et dans quel délai ?

- La structure ou institution qui demande la parcelle doit aussi être clairement identifiée. Si c'est une association de jeunes, laquelle ? Est-elle habilitée à le faire ? Le réseau d'organisation des jeunes est-il une association juridiquement connue et apte à s'engager ? Cette forme de responsabilisation est-elle celle entrevue de part et d'autre de la frontière ?

Ce dernier aspect est important car il faut décider si le bosquet de l'intégration doit être un espace public ou un espace approprié par une association ?

C'est précisément à ce niveau que la place et le rôle des institutions publiques doivent être reconnus dans ce qui est entrepris.

Les jeunes devraient mettre ces institutions au devant des négociations et l'espace public ainsi constitué pourrait, au besoin, leur être concédé pour gestion.

Les questions techniques du reboisement

Deux types de questions demandent réponses :

- Quelle est la période propice de plantation ?
- Quelles essences seront plantées ?

Dans la région S.K.Bo, il est généralement conseillé que le piquetage et la trouaison aient lieu avant l'installation de la saison pluvieuse. L'objectif recherché est que les plants soient déjà en terre lorsque les pluies s'installent. Il est reconnu que le mois d'août est le plus pluvieux dans la région et l'idéal est que les plants bénéficient de cet apport en pluies bénéfique pour les jeunes plants. Le taux de réussite en est toujours amélioré.

Ainsi, si les dates retenues pour la tenue du camp (première semaine de septembre) dépendent de la tenue des délais techniques pour réaliser un reboisement, il n'y a pas lieu de précipiter les choses car la saison hivernale est presque achevée.

S'agissant des essences à planter, il convient de savoir qu'un reboisement doit nécessairement être entretenu pour être durable. La foi en leur symbole d'intégration ne doit pas faire occulter aux jeunes les exigences et expériences concrètes du terrain.

Les essences à valoriser devront fournir deux caractéristiques majeures : être adaptées au milieu (au sol de la parcelle) et donner des produits utiles et valorisables par les populations locales.

De plus, une parcelle ainsi reboisée doit avoir un responsable attitré et reconnu localement. Son exploitation continue est un des gages de sa durabilité. Les jeunes prévoient la mise en place d'un comité de pilotage du Projet.

Mais au-delà du Projet, il s'agira d'envisager la gestion et l'exploitation du bosquet au quotidien. Le bosquet doit pouvoir être géré de façon responsable et sur la durée.

Ainsi donc, le choix des essences est lié au choix de la parcelle et donc de ses caractéristiques.

De quel délai pourrait disposer les jeunes pour identifier la parcelle, observer le milieu et préconiser les essences nécessaires pour le reboisement ? Enfin, l'apport des plants étant du ressort des collectifs de jeunes, chacun pourra-t-il apporter ce qu'il faut et quand il le faut ? ●

Lire comme voir...

CHRONIQUES FRONTALIÈRES

disponible sur le site : www.westafricclub.org

Le bulletin
qui vous ouvre les frontières

Recevez chez vous le dernier numéro des **Chroniques frontalières** en nous retournant ce bon de commande.

Pour vous abonner ou commander des numéros, merci de nous contacter ou de nous retourner le bulletin ci-dessous à :

Marie Trémolières, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest - OCDE
Le Seine St Germain, 4 Bd des Îles, Bât A 92130 Issy-les-Moulineaux / France
Tél. + 33 (0) 1 45 24 89 68 Fax : + 33 (0) 1 45 24 90 31
courriel : marie.tremolieres@oecd.org .

Nom : Prénom :

Profession :

Institution :

Adresse :

N° : Bte : Code Postal :

Localité : Pays :

Téléphone : Fax :

Courriel :