

11 - TRANSPORTS AERIENS CAP-VERDIENS (TACV)

TACV fut établi en 1955 et devint compagnie nationale à l'indépendance. Elle a en exploitation deux H S 748 (acquis en 1973) pour ses principales lignes intérieures et ses liaisons avec Dakar (4000 passagers par an). Elle loue pour ses liaisons vers l'Europe et les Etats-Unis un DC10. Depuis 1983, elle est une entreprise publique.

Depuis 1985, des vols vers l'Europe ont été programmés (5 avril 1985, Lisbonne). Leur succès est manifeste. La clientèle est composée en presque totalité de Cap-verdiens : résidents étrangers venant en vacances ou repartant, fonctionnaires, familles, émigrants,...

Pour le reste, on compte surtout des experts en mission, des touristes, des journalistes, des missions officielles étrangères,.... Les pointes de trafic sont marquées : le double des mois creux. Départs et arrivées s'équilibrent. Sur Lisbonne, on a enregistré 18.000 à 19.000 passagers par an durant la période 1986-1988 : tout compris (vois TAP), ce sont environ 6000 nouveaux passagers par an qu'a engendré la liaison TACV.

A partir de fin 1986, TACV a ouvert une ligne Sal-Boston ; le service est devenu hebdomadaire. 5600 passagers en 1987, 8700 en 1988, avec un déséquilibre marqué en faveur du départ vers les USA (5400 contre 3300 pour le retour en 1988). Beaucoup (plus de la moitié) sont des immigrants, officiels ou non.

Le trafic intérieur est de l'ordre de 140.000 passagers par an, stable depuis plusieurs années. Les services intérieurs sont dans l'ensemble satisfaisants en volume, mais il se produit des décalages importants dans certaines correspondances, en particulier à Sal. A l'arrivée de "gros porteurs", les vols en correspondance vers Praia et Mindelo sont, en période de pointe, incapables d'évacuer les arrivants d'Europe ou des USA, d'autant que les réservations sur les lignes intérieures émises dans les escales extérieures de la TACV ne sont pas toujours honorées. Cette insuffisance est un handicap certain à l'établissement d'un tourisme de haut-de-gamme.

Les responsables sont conscients des insuffisances du système national : capacité limitée de l'accueil, faiblesse du système de traitement des bagages, défaillances des procédures de réservation, limites apportées à la navigation (pas d'atterrissage de nuit à Sao-Vicente...), vieillissement des avions (la consommation des HS est le double de la consommation nominale). Certaines mesures sont en cours d'application : informatisation des télécommunications (réservations), balisage,.... Le renouvellement des avions est envisagé : 2 avions de 70 places, ou 3 de 50 places (solution préférée par TACV) ?

En 1986, les recettes commerciales de TACV ont été de 684 M.Esc., dont 386 provenant des vols internationaux. Elles ont augmenté en 1988 avec l'ouverture de la ligne de Boston. Les lignes internationales au long cours sont très déficitaires, les taux de remplissage étant modestes (32 % sur Sal-Lisbonne en 1986, en amélioration en 1987-88 ; 40 % sur Sal-Boston) (52). La subvention du gouvernement pour couvrir le déficit d'exploitation préoccupe les autorités qui voudraient la voir contenue dans des limites acceptables. Le projet d'ouvrir une ligne Sal-Rome-Francfort, avec un Airbus, reste lié à une réduction de ce déficit.

12 - EPARGNE ET BANQUE

L'épargne des ménages cap-verdiens est modeste (1 % de leurs revenus d'après les comptes nationaux de 1985). Elle est dirigée vers l'investissement (terre, construction) aussitôt que possible. Le recours au système bancaire pour le dépôt de l'épargne n'était pas très étendu, du fait notamment de la modestie des taux d'intérêt réels proposés. Deux organismes la drainaient : la BCV et la Caisse Economique Postale ("Caixa"). En 1985, la Caixa est devenue la Caisse Economique (CECV) et a reçu le monopole de la gestion des prêts immobiliers aux particuliers. Pour sa part, la BCV a, à partir de 1986, offert aux émigrés la possibilité d'ouvrir un compte d'épargne en devises et d'obtenir subséquemment des prêts à des conditions spéciales.

Cette politique d'encouragement de l'épargne bancaire a obtenu des succès appréciables en matière de dépôts à terme et d'épargne. Globalement, les dépôts à vue ont crû à 6 % par an (en monnaie courante) entre 1983 et 1986 : de 2,9 milliards d'escudos en 1983 à 3,5 en 1986 ; et les dépôts à terme et sur compte d'épargne (BCV essentiellement) de 877 millions d'escudos en 1983 à 2,5 milliards en 1986, soit au taux annuel de 40 %.

L'ouverture de comptes en devises a drainé une épargne extérieure qui autrement, semble-t-il, aurait été transférée en liquide aux ménages résidents : la lecture des comptes globaux de la BCV n'indique pas une croissance absolue des transferts, dépôts compris, depuis 86. Fin 1986, les dépôts sur ces comptes spéciaux se montaient à 224 millions d'escudos, dont 69 à Praia et 121 à Sao Vicente (85 % du total) et ce pour 1100 comptes : soit en moyenne 200.000 escudos par compte. Fin 1987, les émigrés avaient déposé au total 655 millions d'escudos (385 dans les 4 monnaies étrangères autorisées, et 270 en escudos). Les dernières indications (début 1989) font état d'un montant de 700 à 800 millions (à confirmer par une publication officielle de la BCV).

(52) Le taux est de 65 % environ sur la liaison avec Dakar. Le prix de vente des billets est de 18.400 Esc. pour Praia-Dakar aller-retour, de 40.000 Esc. pour Sal-Lisbonne aller-retour (30.000 pour 15-45 jours), 1500 \$ pour Sal-Boston-Sal (950 \$ pour 15-45 jours).

Faut-il parler d'un succès total de l'opération "compte-épargne en devises" ? non, car il reste à mobiliser plus de ressources extérieures, au-delà des transferts actuels. Pour cela, il convient d'agir aux deux bouts de la chaîne : en démarchant avec plus de moyens les communautés extérieures, et en offrant au pays des possibilités d'investissement attractives en relation avec les motivations profondes des résidents étrangers. Cela passe par un renforcement du réseau étranger BCV (correspondants, visites régulières,...) et par le développement au Cap-Vert des activités du département des investissements de la BCV (53), de l'UPI et de la CECV qui gère désormais la totalité des prêts à la construction (54).

Il est trop tôt pour savoir l'usage qui sera fait réellement des comptes "épargne-crédit". Notons que le client qui ouvre un tel compte doit déclarer l'objet futur de son investissement : l'immobilier reste le favori, pour moitié des comptes au moins. Dans le futur, ce maillon BCV-clientèle devra être l'objet de tous les soins, car c'est de lui que dépend la diversification sectorielle des emplois de l'épargne, et donc de l'augmentation possible de cette épargne en valeur absolue.

(53) 272 opérations de prêt en 1988, pour un total de 1,26 milliards d'escudos, dont 68 % vers le secteur privé (et, dans celui-ci, environ la moitié en faveur de rentrants et d'émigrés)

(54) La BCV lui a transféré ses propres dossiers, tout en conservant la totalité des comptes en devises qu'elle est seule autorisée à ouvrir.

La CECV a prêté pour environ 55 M.escudos en 1987 au titre du logement ; on y ajoutera les prêts de la BCV (une centaine de millions). Les chiffres ne sont pas encore connus pour 1988 ; un montant global de 150 M.es. semble vraisemblable. Voir plus haut, paragraphe 5.

13 - FLUX ECONOMIQUES ET PLANIFICATION

L'intérêt d'un travail de cadrage macro-économique pour le phénomène des transferts des émigrés est double :

- comprendre l'apport actuel de ces mouvements à l'économie, mesuré par rapport au flux globaux,
- offrir une base de projections qui puisse être calée sur le processus de planification.

13.1 - Les flux globaux actuels

En référence à l'année 1987 pour laquelle un ensemble de données a pu être recueilli et assemblé, une distribution raisonnable des transferts privés nets (2.466 M.escudos, référence comptabilité nationale) a été établie. Elle est présentée dans le tableau 11 ci-après.

Bien évidemment, ces chiffres ne sont qu'une hypothèse de travail. Mais cette hypothèse est assise sur ce que nous avons pu apprendre des pratiques en la matière, et sont en cohérence avec les données des principaux "producteurs" de données (*Direction de la Statistique, BCV, Direction des Douanes*).

En matière de transfert en nature (ligne B du tableau), ce sont les chiffres des douanes qui servent de base au décompte présenté (véhicules, électronique/télévision/radio, et autres). Ils sont appuyés sur les déclarations des "déménagements" et sur les enregistrements fait à Sal sur les bagages accompagnés. Ils sont bien sûr sous-estimés de tout ce qui est admis en franchise et sans être porté sur un registre : frêt habituel des commerçants avec Dakar ("rabi-dantes"), appareils non contrôlés, dérogations ad-hoc, etc... au total entre 30 et 40 M.Escudos par an d'après nos estimations (55).

Sur les produits importés par les émigrés, des droits de douane sont réglés le plus souvent, en tous cas sur tous les véhicules : environ 75 M.Esc. en 1987 (chiffre à confirmer avec précision).

Les transferts nets en argent (espèces, mandats, chèques de voyages,...) peuvent être évalués à 2110 M. Esc.

Les investissements réalisés cette année-là sont estimés à environ 1100 M.Esc, sur la base des analyses ci-dessus : un ordre de grandeur. Une enquête spécifique permettrait de préciser la composante principale, la construction : notre hypothèse de "60 % de la FBCF" doit être mieux assise.

(55) Environ 100.000 escudos par vol en provenance de Dakar (bagages accompagnés), 200.000 escudos par vol en provenance d'Europe ou des USA (vêtements, appareils,...)
 Cette somme - 30 à 40 M.escudos - n'est pas incluse dans le tableau n° 11 ; en toute logique, elle devrait être ajoutée aux lignes A et B, les autres lignes restant inchangées.

- Chez beaucoup de migrants de retour, on décèle une curiosité certaine par rapport au pays et à son développement, mais cela ne signifie pas qu'ils soient intéressés par une participation directe aux activités sociales et politiques nationales. Leur capacité critique est vive et l'Etat est souvent tenu pour responsable des principaux problèmes qui gênent les émigrés et les rentrants : accès à la terre, information sur ses droits et possibilités, qualité insuffisante des services, etc...
- Le migrant de retour, traditionnaliste, est d'abord préoccupé par sa ribeira ou son village. Mais pour quelques-uns, le souci de rentabiliser leur investissement les conduit à réfléchir en termes spatiaux de clientèle potentielle, distance-coût et structures d'appui. Il n'est donc pas surprenant de les voir se tourner vers les centres urbains et notamment vers Mindelo, à leurs yeux, mieux équipée que Praia. Une connaissance approfondie de la migration de retour devrait révéler un inégal dynamisme et une efficacité économique variables selon les régions du Cap-Vert, paramètre "ressources humaines" non négligeable en termes de planification.

Entre l'île et l'Etat, le rentrant choisit son île, son village, sa famille. Elargir la préoccupation insulaire à l'espace national renvoie à des problèmes de mentalité certes, mais surtout à des questions d'infrastructures, d'information, et aussi de choix spatiaux pour le développement.