



**ACTION  
JEUNESSE-UEMOA**



**Fonds CEDEAO - Espagne sur  
la Migration et le Développement**

*Projet de mobilisation des voyageurs par voie terrestre  
autour de l'Intégration Africaine*

# **RAPPORT SUR L'ETAT DE LA LIBRE CIRCULATION DES PERSONNES ET DES BIENS EN AFRIQUE DE L'OUEST**

*(La version numérique de ce document en français,  
anglais et espagnol est téléchargeable sur : [www.ajuemoa.net](http://www.ajuemoa.net) )*

Décembre 2012

**RECEPISSE N°2004-323/MATD DU 28 MAI 2004 BURKINA FASO**

**SIEGE SOCIAL : Rue Bélèm TUGRI Secteur 06 - 01 BP 2878 Ouagadougou 01- Tél : (00226) 50.46.11.09  
CELL: (00226) 70.24.17.81 – Web: [www.ajuemoa.net](http://www.ajuemoa.net) E-mail: [ajuemoa2004@yahoo.fr](mailto:ajuemoa2004@yahoo.fr)**

## AVANT – PROPOS

La mise en place des espaces économiques tels que la Communauté Economique des Etats de l’Afrique de l’Ouest (CEDEAO) ne doit pas répondre au seul souci de l’intégration économique, mais doit aussi et surtout viser un réel développement où les peuples s’y sentiront partout comme chez eux. Cette situation ne peut être sans une libre circulation des personnes et de biens telle que déclinée par les dispositions dudit espace. Mal connues des habitants de cet espace, ces dispositions sont foulées aux pieds même par les garants de la paix et de la sécurité dans bon nombre de pays par diverses tracasseries et la perception illégale et illicite de certaines sommes d’argent. Face à une telle situation, seule la société civile qui est à la fois proche des populations et des autorités supranationales, peut constituer une réponse adéquate.

C’est dans ce contexte qu’un groupe de jeunes afro-optimistes a créé l’association Action Jeunesse UEMOA (**A.J.UEMOA**) dont l’objectif global est le Développement des Etats africains. Ses actions portent sur : la libre circulation des personnes et des biens, l’intégration régionale et africaine, la migration & développement, la protection des droits des personnes en déplacement, la prévention de la paix, la gestion des conflits, les facilitations, les plaidoyers, le renforcement des capacités des OSC. L’Association sert de courroie de transmission des grands principes des Organisations Régionales telles que : la **CEDEAO**, l’**UEMOA**, le **CILSS** etc. et œuvre au rapprochement des peuples par une synergie d’action de sensibilisation et d’élaboration des projets socio-éducatifs.

Selon les organisations sous régionales telles que la CEDEAO et l’UEMOA, la libre circulation des personnes et des biens demeure la pierre angulaire de l’intégration régionale en Afrique de l’Ouest. Et pour l’ensemble des partenaires au développement, l’intégration régionale constitue la voie pour une économie compétitive face aux enjeux de la mondialisation des systèmes de développement. Afin d’asseoir une stratégie efficiente et d’amener les populations africaines à s’approprier le concept de l’intégration, l’**A.J.UEMOA**, avec l’appui financier du *Fonds CEDEAO-Espagne sur la Migration et le Développement*, a exécuté un projet dénommé « **Mobilisation des voyageurs par voie terrestre autour de l’Intégration Africaine** ».

L’une des activités du projet a consisté à une collecte de données auprès des voyageurs par le biais d’une enquête et d’un sondage. Ce document présente les résultats de cette activité de collecte de données.

## Résumé du projet

Le projet « *Mobilisation des voyageurs par voie terrestre autour de l'Intégration Africaine* » a consisté à convoier des cars de transport en commun à destination des pays limitrophes du Burkina Faso. L'objectif vise à mobiliser un groupe cible de 16.126 passagers autour de leurs droits et obligations selon le protocole de la CEDEAO en matière de la libre circulation des personnes et des biens, recenser les difficultés et recueillir les avis et suggestions pour une avancée réelle du processus de l'intégration régionale. Le projet a été exécuté à Ouagadougou par des enquêteurs/chômeurs de niveau universitaire sur financement du Fonds CEDEAO-Espagne sur la Migration et le Développement pour une durée de 12 mois.

Les résultats de ces actions ont permis de :

- 1- sensibiliser 20 004 personnes au protocole de la CEDEAO concernant les droits et obligations en matière de la libre circulation des personnes et des biens ;
- 2- lutter contre les tracasseries routières et les perceptions illicites de fonds à chaque contrôle ;
- 3- renforcer le partenariat entre la société civile et les institutions étatiques et régionales ;
- 4- disposer d'un document référentiel sur la pratique de la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace communautaire.

## **Remerciements**

- *Fonds CEDEAO/Espagne sur la Migration et le Développement ;*
- *Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ;*
- *République d'Espagne ;*
- *Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ;*
- *Ministère de la Jeunesse, de la Formation Professionnelle et de l'Emploi (MJFPE) ;*
- *Ministère des Transports, des Postes et de l'Economie Numérique (MTPEN) ;*
- *Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération Régionale (MAECCR) ;*
- *Sociétés de transport internationales et syndicats des transporteurs ;*
- *Autorités des pays d'intervention : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Mali, Niger, Togo ;*
- *Voyageurs sur les axes parcourus.*

## Liste des abréviations, acronymes et sigles

A.J.UEMOA	: Action Jeunesse UEMOA
APT	: Association pour la Prévention de la Torture
BAD	: Banque Africaine de Développement
BCEAO	: Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEA	: Commission Economique pour l'Afrique
CEDEAO	: Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CILSS	: Comité Inter Etat de Lutte contre la Sécheresse au Sahel
CPCC	: Cadre de Prévention des Conflits de la CEDEAO
CSAO	: Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest
ECD	: Education à la Citoyenneté Démocratique
IDH	: Indice de Développement Humain
MAECR	: Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération Régionale
MASSN	: Ministère de l'Action Sociale et de la Solidarité Nationale
OCDE	: Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OSC	: Organisation de la Société Civile
OUAGA	: Ouagadougou
PIB	: Produit Intérieur Brut
PNUD	: Programme des Nations Unies pour le Développement
PPA	; Parité de Pouvoir d'Achat
SP/CNI	: Secrétariat Permanent de la Commission Nationale de l'Intégration
UA	: Union Africaine
UEMOA	: Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

## Table des matières

AVANT – PROPOS .....	ii
RESUME DU PROJET.....	III
REMERCIEMENTS .....	IV
LISTE DES ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES.....	V
TABLE DES MATIERES .....	VI
LISTE DES TABLEAUX .....	VIII
LISTE DES CARTES, FIGURES ET GRAPHIQUES .....	IX
RESUME EXECUTIF.....	X
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I : CONTEXTE DE L’ETUDE.....	2
I.1- PRESENTATION GENERALE DE LA CEDEAO .....	2
I.2- CONTEXTE SOCIOPOLITIQUE, SOCIOCULTUREL ET ECONOMIQUE.....	3
I.3- CONTEXTE DE LA LIBRE CIRCULATION DANS LA REGION DE LA CEDEAO.....	4
I.4- OBJECTIFS DE L’ETUDE .....	5
CHAPITRE II : ASPECTS METHODOLOGIQUES DE LA COLLECTE DES DONNEES .....	6
II.1- METHODOLOGIES DE LA COLLECTE DES DONNEES .....	6
II.1.1- <i>Echantillonnage de la population cible</i> .....	6
II.1.2- <i>Méthodologie du sondage</i> .....	7
II.1.3- <i>Méthodologie de l’enquête</i> .....	7
II.1.3.1- L’enquête par questionnaire.....	7
II.1.3.2- L’enquête par la fiche de voyage .....	8
II.1.3.3- L’entretien par le guide .....	8
II.1.3.4- Le personnel de la collecte.....	9
II.2- BILAN ET DIFFICULTES DE LA COLLECTE.....	9
II.2.1- <i>Difficultés de la collecte</i> .....	9
II.2.2- <i>Bilan de la collecte</i> .....	11
II.3- EXPLOITATION DES FICHES DE COLLECTE DE DONNEES .....	12
II.3.1- <i>La saisie des données</i> .....	12
II.3.2- <i>Le traitement des données</i> .....	12
II.3.3- <i>L’analyse des données</i> .....	12
II.4- NOTIONS ET TERMINOLOGIES.....	13
CHAPITRE III : RESULTATS DU SONDAGE.....	15
III.1- CARACTERISTIQUES DES SONDES .....	15
III.1.1- <i>Caractéristiques selon les axes parcourus</i> .....	15
III.1.2- <i>Pays de résidence</i> .....	16
III.1.3- <i>Age et sexe des personnes sondées</i> .....	16
III.2- POINT DE VUE DES PERSONNES SONDEES SUR L’INTEGRATION AFRICAINE .....	17
III.2.1- <i>Point de vue de l’ensemble des sondés</i> .....	17
III.2.2- <i>Point de vue des sondés selon le sexe</i> .....	18
III.2.3- <i>Point de vue des sondés selon l’axe parcouru et le pays de résidence</i> .....	18
CHAPITRE IV : RESULTATS DE L’ENQUETE.....	20
IV.1- DONNEES SUR LES CONVOIS.....	20
IV.1.1- <i>Perception des relations voyageurs/autorités de contrôle</i> .....	20
IV.1.2- <i>Perception des moteurs de changement de l’état de la libre circulation</i> .....	21
IV.1.3- <i>Le nombre et la durée des arrêts</i> .....	22
IV.2- DONNEES SUR LES ENQUETES .....	23
IV.2.1- <i>Pays de résidence des enquêtés</i> .....	23
IV.2.2- <i>Répartition des enquêtés par âge et sexe</i> .....	24

<i>IV.2.3- Profession des enquêtés</i> .....	24
<i>IV.2.4- Raisons de voyage</i> .....	26
<i>IV.2.5- Connaissance de l'intégration et pratique de la libre circulation</i> .....	28
<i>IV.2.6- Appréciation de la libre circulation</i> .....	31
<i>IV.2.7- Appréciation de l'Intégration Africaine</i> .....	32
<i>IV.2.8- Vague de suggestions issues des entretiens avec les voyageurs sur l'amélioration de la libre circulation</i> .....	33
<b>CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>35</b>
CONCLUSION .....	35
RECOMMANDATIONS .....	35
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>37</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>38</b>
ANNEXE I : TABLEAUX DE RESULTATS .....	39
ANNEXE II : OUTILS DE COLLECTE .....	44

## Liste des tableaux

Tableau 1.1 : Situation démo-économique des pays de la CEDEAO .....	4
Tableau 2.1 : Distances parcourues sur les axes de l'étude.....	6
Tableau 2.2 : Récapitulatif de la collecte des données .....	11
Tableau 2.3 : Taux de réponse de la collecte des données individuelles.....	11
Tableau 4.1 : Niveau des indicateurs de l'état des relations voyageurs/autorités de contrôle (Pays de départ) .....	20
Tableau 4.2 : Niveau des indicateurs de l'état des relations voyageurs/autorités de contrôle (Pays d'arrivée).....	21
Tableau 4.3 : Niveau des indicateurs des moteurs de changement de l'état de la libre circulation .....	21
Tableau 4.4 : Nombre moyen d'arrêt par axe et type de convoi .....	22
Tableau 4.5 : Durée moyenne (en minute) des arrêts selon les axes parcourus et le type de convoi .....	22
Tableau 4.6 : Répartition des voyageurs par profession exercée selon l'axe parcouru.....	24
Tableau 4.7 : Répartition des voyageurs par nombre de voyage selon la profession.....	25
Tableau 4.8 : Pourcentage d'utilisation des documents selon le pays de résidence .....	27
Tableau 4.9 : Pourcentage d'utilisation des documents selon la profession .....	27
Tableau A1 : Pourcentage (%) de contrôle selon le corps de métier.....	39
Tableau A2 : Répartition (%) des convois par durée totale des arrêts selon le type de convoi .....	39
Tableau A3 : Répartition (%) des convois par durée totale des arrêts selon les axes parcourus .....	39
Tableau A4 : Quelques indicateurs par axe parcouru (%).....	40
Tableau A5 : Répartition (%) des voyageurs par réponse donnée selon le sexe.....	40
Tableau A6 : Raisons et documents de voyage .....	41
Tableau A7 : Raisons et solutions des tracasseries lors du présent voyage .....	41
Tableau A8 : Raisons et solutions des tracasseries lors d'un autre voyage.....	42
Tableau A9 : Proportion des voyageurs selon le sexe et le nombre de voyage.....	42
Tableau A10 : Connaissance et pratique de la libre circulation .....	42
Tableau A11 : Raisons de l'absence de plainte en cas de tracasserie selon le sexe .....	43
Tableau A12 : Satisfaction de la libre circulation selon le sexe.....	43
Tableau A13 : Confiance en l'Intégration Africaine selon le sexe.....	43

## Liste des cartes, figures et graphiques

Carte 2.1 : Axes parcourus par les convois à partir de Ouagadougou.....	7
Graphique 3.1 : Poids (%) des sondés selon les axes parcourus .....	15
Graphique 3.2 : Pays de résidence des personnes sondées.....	16
Graphique 3.3 : Pyramide des âges des sondés .....	16
Graphique 3.4 : Pourcentage des avis sur l'Intégration Africaine.....	17
Graphique 3.5 : Pourcentage des avis selon le sexe .....	18
Graphique 3.6 : Pourcentage des avis selon l'axe parcouru .....	18
Graphique 3.7 : Pourcentage des avis selon le pays de résidence .....	19
Graphique 4.1 : Pays de résidence des personnes enquêtées.....	23
Graphique 4.2 : Pyramide des âges des enquêtés .....	24
Graphique 4.3 : Pourcentage des voyageurs par profession selon le sexe .....	25
Graphique 4.4 : Raisons du présent voyage selon le sexe .....	26
Graphique 4.5 : Documents utilisés pour le présent voyage selon le sexe.....	26
Graphique 4.6 : Pourcentage des voyageurs ayant répondu « oui » à la question selon le sexe .....	28
Graphique 4.7 : Pourcentage des voyageurs selon le sexe et le sens donné à la libre circulation .....	29
Graphique 4.8 : Pourcentage des voyageurs selon le sexe et les difficultés citées.....	29
Graphique 4.9 : Pourcentage des voyageurs selon les raisons de tracasserie et le sexe.....	30
Graphique 4.10 : Pourcentage des voyageurs selon les solutions de tracasserie et le sexe. 31	
Graphique 4.11 : Pourcentage des voyageurs selon le niveau de satisfaction de la libre circulation .....	31
Graphique 4.12 : Pourcentage des voyageurs selon le sexe et le niveau de satisfaction de la libre circulation.....	32
Graphique 4.13 : Pourcentage des voyageurs selon le niveau de confiance de l'Intégration Africaine .....	32
Graphique 4.14 : Pourcentage des voyageurs selon le sexe et le niveau de confiance en l'Intégration Africaine .....	33

## Résumé exécutif

Dans ce contexte de mondialisation, de toute part, de grands ensembles régionaux sont en consolidation. Le continent africain ne fait pas exception, l'Intégration Africaine passe par ses différentes régions. Peu après les indépendances des Etats africains, certains d'entre eux ont débuté des formes de rapprochements qui ont connu des cheminements assez lents avant d'aboutir à des espaces économiques.

En Afrique de l'Ouest, la CEDEAO a été créée en 1975 avec pour but, entre autres, de transformer cette zone en espace de libre circulation des personnes et des biens. Depuis 1979, plusieurs protocoles ont été signés dans le cadre de libre échange. Cependant, la libre circulation des personnes et des biens n'est toujours pas respectée dans cet espace.

C'est fort de ce constat que le projet « *Mobilisation des voyageurs par voie terrestre autour de l'Intégration Africaine* » a été initié et exécuté par l'A.J.UEMOA. L'un des volets de ce projet a concerné une collecte des données à travers une enquête et un sondage.

Le sondage et l'enquête ont été effectués de mars à novembre 2012. Ils sont réalisés par des jeunes embarqués dans des convois de transports en commun à partir de Ouagadougou à destination des villes de Niamey, Cotonou, Lomé, Kumasi, Bouaké et Bamako.

A l'issue de cette collecte de données, 18 032 personnes ont été sondées, 3 216 ont répondu au questionnaire d'enquête et 105 personnes ressources ont subi des entretiens approfondis.

La majorité des personnes enquêtées est constituée de sexe masculin. 40% des voyageurs rencontrés sur les axes sont des commerçants ou hommes d'affaires. Avec une moyenne d'âge de 35 ans, la majorité des voyageurs réside au Burkina Faso qui est le pays de départ et de retour des convois. Les voyageurs rencontrés sont assez fréquents sur les axes parcourus : environ 80% d'entre eux ont déjà fait plus de quatre voyages sur les axes routiers de la CEDEAO.

91% des voyageurs sondés disent être pour l'Intégration Africaine tandis que 6% d'entre eux sont indifférents à la question. Les hommes semblent plus favorables à l'Intégration Africaine que les femmes.

La plupart (60%) des voyageurs sont en déplacement pour des raisons de travail/affaires. La majorité des voyageurs utilise la carte nationale d'identité comme document de voyage (77%) contre (8%) pour le carnet CEDEAO et le carnet international de vaccination (41%).

Pour ce qui est des tracasseries, 74% des voyageurs disent avoir payé de l'argent tandis que 21% affirment avoir rempli les formalités avant de poursuivre le voyage.

75% des voyageurs connaissent la CEDEAO, 65% la libre circulation des personnes et des biens et 57% l'Intégration Africaine. Parmi eux, 34% ont été victimes de tracasserie lors du

présent voyage. Toutefois, 32% ne savent pas qu'il existe des possibilités de plainte en cas de tracasserie. 5% disent avoir déjà porté plainte. A la question de savoir pourquoi les cas de tracasserie ne sont pas suivis de plainte, 40% des voyageurs affirment ne pas savoir où se plaindre tandis que 40% d'entre eux trouvent les procédures judiciaires longues.

Pour ce qui est des conditions de libre circulation des personnes et des biens, 20% des voyageurs disent en être tout à fait satisfaits contre 37% qui n'en sont pas du tout satisfaits. Concernant l'Intégration Africaine, 40% des voyageurs en sont tout à fait confiants, contre 16%.

## **INTRODUCTION GENERALE**

Le présent document est le rapport des résultats d'enquêtes et de sondages menés dans le cadre du projet de mobilisation des voyageurs par voie terrestre autour de l'Intégration Africaine.

Ce projet a été mis en œuvre et exécuté par l'association A.J.UEMOA. Financé par le Fonds CEDEAO-Espagne sur la Migration et le Développement dont les objectifs visent à éradiquer la pauvreté dans la sous région ouest africaine à travers l'intégration régionale et le renforcement des capacités des organisations de la société civile, ce projet a pour ambition de contribuer à la réalisation de la vision 2020 de la CEDEAO.

Les activités rentrant dans le cadre de ce projet ont compris, entre autres, la sensibilisation des voyageurs par voie terrestre et une collecte de données sur l'appréciation que les voyageurs ont de la libre circulation des personnes et des biens, de l'intégration sous régionale et de l'Intégration Africaine.

Les grandes phases de l'enquête ont été :

- les activités préparatoires : mission exploratoire ; préparation des documents de formation et d'enquête ;
- le recrutement et la formation des agents d'enquête et de sondage ;
- les voyages d'enquête et de sondage ;
- la rédaction du document référentiel.

Le présent document d'analyse traite de la méthodologie et des résultats de l'enquête et du sondage. Il procède d'abord par la présentation du contexte de la CEDEAO. Ensuite, il aborde la méthodologie du sondage et de l'enquête. Enfin, il présente les résultats issus des données analysées.

## **CHAPITRE I : CONTEXTE DE L'ETUDE**

La mondialisation est un phénomène irréversible et de ce fait, elle doit être prise en compte dans la conception du développement et de l'épanouissement des Etats. Concernant l'Afrique, la fragmentation économique et commerciale constatée est tout aussi néfaste que le tribalisme au niveau politique. La multiplication des procédures douanières et administratives, le coût élevé des transports, les marchés étriqués, la mauvaise répartition de la main d'œuvre et des capitaux, l'inadéquation de l'offre et de la demande, le mauvais état des routes internationales constituent, entre autres, des facteurs qui freinent le développement du continent.

L'Afrique demeure en grande partie exportatrice de matières premières, sans valeur ajoutée. Elle ne représente que 2 % du commerce international, avec 12 % de la population mondiale. Sa population a le plus fort taux d'accroissement au monde.

L'état de l'Intégration Africaine est tributaire de l'intégration sous régionale. Ainsi, les obstacles mentionnés au niveau de la réalisation des espaces intégrés sous régionaux constituent de facto des limites à la réalisation de l'Intégration Africaine. En conséquence, il est nécessaire que les « micro-Etats » créent de grands ensembles économiques et démographiques forts en termes de production et de consommation. L'intégration sous régionale et africaine s'illustre donc de nos jours comme étant le seul rempart contre le sous-développement, d'où la nécessité de créer des espaces d'intégration économique, politique et socioculturelle. En ce qui concerne le cas de la CEDEAO, plusieurs actions louables ont été menées. Cependant, des limites peuvent être constatées surtout dans le cadre de la libre circulation des personnes et des biens.

### **I.1- Présentation générale de la CEDEAO**

La CEDEAO est un énorme potentiel humain et économique avec une superficie de 6 millions de km<sup>2</sup> et une population estimée à environ 250 millions d'habitants. Elle compte 15 Etats membres : le Bénin, le Burkina Faso, le Cap Vert, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée Bissau, le Liberia, le Mali, le Niger, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra-Leone et le Togo. Sur le plan historique, l'espace CEDEAO est caractérisé par l'extrême mobilité de sa population. Environ, 90% des flux migratoires s'effectue par voie terrestre sur plus de 15 000 Km de frontières entre les Etats membres.

La CEDEAO a pour objectif cardinal, la création d'une union douanière et d'une union économique. La levée des entraves à la liberté de circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux en est la condition essentielle.

A sa création en 1975, la CEDEAO a mis en place une batterie de textes visant la formalisation d'un espace économique intégré. En effet, plusieurs protocoles dans le cadre de la libre circulation des personnes et des biens ont été adoptés depuis 1979. Cependant, force est de constater que, des progrès enregistrés, certaines difficultés, notamment les tracasseries routières et les perceptions illicites de sommes d'argent persistent.

## **I.2- Contexte sociopolitique, socioculturel et économique**

Les pays de l'Afrique de l'ouest ont été marqués par des crises sociopolitiques internes et une faiblesse des échanges interafricains comparativement à ceux individuellement entretenus avec les pays d'Europe, d'Asie ou d'Amérique... Des données existantes, il ressort que *« leurs marchés étant restreints, ils n'offrent pas de perspectives intéressantes de rendement aux investisseurs potentiels, tandis que la diversification de la production et des exportations y est retardée. Les possibilités d'investissements consacrés aux infrastructures essentielles dont la viabilité dépend d'économies d'échelle y sont donc limitées »* (APT, 2006 : 133).

Les Etats de l'espace communautaire CEDEAO ont en commun certaines caractéristiques qui sont de nature à faciliter le processus d'intégration. Les facteurs favorisants sont d'ordre géo-historique, sociolinguistique et économique. L'ensemble de la zone a connu de grands empires tels que l'empire du Ghana, l'empire Sonrhäï et l'empire du Mali. Les passages des explorateurs et des colonisateurs européens ont aussi marqué ces peuples dans leur organisation politique. Cependant le processus de colonisation et de décolonisation a eu pour corollaire culturel de doter chaque pays d'une langue officielle. C'est ainsi que trois langues sont actuellement parlées dans la Communauté. Il s'agit de l'Anglais, du Français et du Portugais.

La population de la plupart des pays de l'espace communautaire double tous les 20 à 30 ans en face d'une espérance de vie relativement faible. Dans le rapport sur le développement humain durable du PNUD de 2011, le premier pays de la CEDEAO dans le classement occupait le 133<sup>ème</sup> rang sur 187.

**Tableau 1.1 : Situation démo-économique des pays de la CEDEAO**

<b>Pays</b>	<b>Population en 2010 (million)</b>	<b>Taux de croissance démographique (2000-2010)</b>	<b>Esperance de vie</b>	<b>PIB/hbt (\$) PPA</b>	<b>Classement IDH 2011</b>
Bénin	9,0	3,2	56,1	1 508	167
Burkina Faso	16,0	3,3	55,4	1 187	181
Cap Vert	0,5	1,6	74,2	3 644	133
Côte d'Ivoire	22,0	2,2	55,4	1 701	170
Gambie	1,8	3	58,5	1 415	168
Ghana	24,0	2,2	64,2	1 552	135
Guinée	10,0	2,1	54,1	1 048	178
Guinée-Bissau	1,6	2,3	48,1	1 071	176
Libéria	4,0	3,7	56,8	396	182
Mali	15,0	3,1	51,4	1 185	175
Niger	16,0	3,7	54,7	690	186
Nigeria	158,0	2,4	51,9	2 203	156
Sénégal	13,0	2,6	59,3	1 817	155
Sierra Leone	6,0	3,2	47,8	808	180
Togo	7,0	2,6	57,1	850	162

**Sources :** Rapport sur le développement humain 2011, PNUD

### **I.3- Contexte de la libre circulation dans la région de la CEDEAO**

La problématique de la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO constitue un défi majeur à l'intégration politique et économique de la région. En effet, cette libre circulation des personnes et des biens n'est pas une réalité tangible. Elle est fortement entravée par des pratiques peu orthodoxes : Erection de barrières physiques, prélèvements illicites, rackets systématiques, retards dans le transport des marchandises entre différents pays membres, etc.

Le Protocole sur la Libre circulation des Personnes (1979) assorti de suppléments définit les principes, critères, obligations et codes de résidence et d'établissement au sein de la Communauté. Il vise la création d'une région sans frontières avec des citoyens jouissant d'une égalité des droits d'entrée, de séjour, de résidence et d'établissement dans tous les pays de l'espace.

La décennie 2000 à 2010 a été caractérisée par la crise ivoirienne qui a mis en mal les voyages par voie terrestre en direction de la Côte d'Ivoire. En 2012, le coup d'Etat au Mali, suivi de la rébellion au Nord ont également influencé les conditions de circulation.

Malgré son adoption depuis 1979 par la CEDEAO et sa révision en 1993 en vue de promouvoir l'intégration, la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace communautaire peine à devenir une réalité.

C'est dans cet environnement que l'A.J.UEMOA a initié et exécuté le projet de mobilisation des voyageurs par voie terrestre autour de l'Intégration Africaine.

La présente étude réalisée dans le cadre dudit projet s'inscrit dans la droite ligne d'un état des lieux en ce qui concerne la connaissance et la pratique de la libre circulation des personnes et des biens ainsi que l'appréciation de l'Intégration Africaine.

#### **I.4- Objectifs de l'étude**

##### *Objectif général*

L'étude vise la collecte et l'analyse des données sur les caractéristiques et les appréciations des voyageurs par rapport à la libre circulation et à l'Intégration Africaine.

Plus spécifiquement, elle se fixe les objectifs suivants :

##### *Objectifs spécifiques*

- Faire l'état des difficultés que rencontrent les voyageurs aux différents postes de contrôle durant le trajet et les étapes de remplissage des formalités aux postes frontières ;
- Recenser les pays dont la majorité des ressortissants ne disposent pas de pièces de voyages ;
- Identifier le profil (caractéristiques socio-économiques et sociodémographiques) des voyageurs en rapport avec leurs caractéristiques migratoires ;
- Evaluer le niveau d'utilisation des différents documents de voyages (Carnet CEDEAO, Carte d'Identité Nationale, Passeport, Carnet de vaccination...) selon les caractéristiques des voyageurs ;
- Evaluer le niveau de connaissance des voyageurs sur la libre circulation des personnes et des biens, la CEDEAO, et l'Intégration Africaine.

## CHAPITRE II : ASPECTS METHODOLOGIQUES DE LA COLLECTE DES DONNEES

Pour mieux aborder l'étude de l'état des lieux de la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO, il est nécessaire de présenter la méthodologie de la collecte des données avant la définition des terminologies utilisées dans le document.

### II.1- Méthodologies de la collecte des données

La collecte des données s'est déroulée de mars à novembre sur les six (06) axes routiers joignant Ouagadougou aux pays voisins du Burkina Faso.

#### II.1.1- Echantillonnage de la population cible

La population dans laquelle a été tiré l'échantillon de l'enquête est l'ensemble des voyageurs sur les axes suivants : 1=Ouaga-Niamey, 2=Ouaga-Cotonou, 3=Ouaga-Lomé, 4=Ouaga-Kumasi, 5= Ouaga-Bouaké, 6= Ouaga-Bamako. Ces six axes sont parcourus par un certain nombre de compagnies les une plus régulière que les autres.

*Tableau 2.1 : Distances parcourues sur les axes de l'étude*

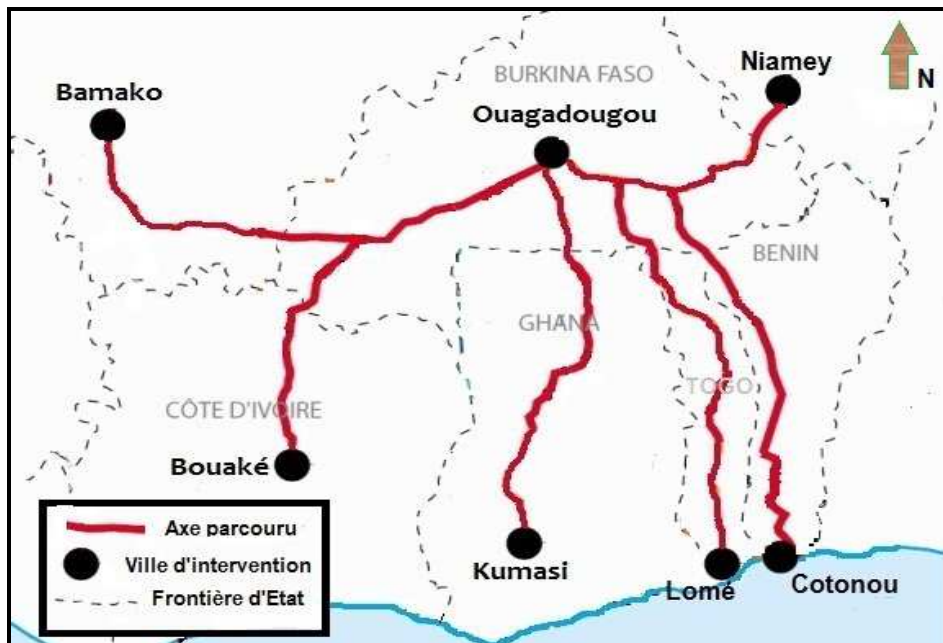
<i>Axes routiers parcourus</i>	<i>Longueurs (en Km)</i>
OUAGA-NIAMEY	<b>529</b>
OUAGA-COTONOU	<b>1021</b>
OUAGA-LOME	<b>1036</b>
OUAGA-KUMASI	<b>736</b>
OUAGA-BOUAKE	<b>773</b>
OUAGA-BAMAKO	<b>910</b>

Les unités primaires (UP) sont tirées sur l'ensemble des compagnies qui parcourent les différents axes. A ce niveau, le tirage s'est fait de façon raisonnée. Il s'agit d'opter pour des compagnies de transport international qui sont assez régulières sur les axes du projet. Ainsi, ces premiers choix constituent une délimitation d'une sous population de l'ensemble des convois de l'étude. Le nombre de compagnies retenues dépendait de leur capacité à couvrir les six axes ciblés. Pour éviter des biais de sélection, la méthode de travail a privilégié l'utilisation d'au moins deux compagnies sur chaque axe.

Les unités secondaires (US) sont les convois. Ils sont choisis par un tirage à probabilité égale. Deux voyages ont été effectués par mois en raison d'un par compagnie. La date du premier convoi est choisie de façon aléatoire dans la première semaine du mois. La date du deuxième convoi est espacée d'un pas de 15 jours.

Dans chaque convoi, les individus éligibles sont âgés d'au moins 15 ans. Il s'agissait pour l'agent enquêteur d'interviewer 15 individus qu'il choisira au hasard. Pour le compte du sondage, il fallait interroger 85 individus par convoi.

*Carte 2.1 : Axes parcourus par les convois à partir de Ouagadougou*



### **II.1.2- Méthodologie du sondage**

Le sondage s'est adressé aux voyageurs trouvés non seulement dans le car, mais aussi dans les gares et les postes frontières. L'objectif principal du sondage est de connaître le point de vue synthétique des voyageurs par voie terrestre sur l'Intégration Africaine.

Le sondage est réalisé à partir d'un cahier où les sondés font un choix parmi les propositions suivantes : Pour, Contre et Indifférent. Chaque page permet d'enregistrer cinq sondés.

### **II.1.3- Méthodologie de l'enquête**

Les groupes cibles sont les voyageurs par voie terrestre sur ces axes pendant la période concernée. Au cours de cette enquête, les données quantitatives ont été collectées par un questionnaire et une fiche de voyage tandis que les données qualitatives l'ont été par un guide d'entretien.

#### **II.1.3.1- L'enquête par questionnaire**

Pour administrer ce questionnaire, le seul critère pris en compte est l'âge de l'individu. Cette restriction tient au fait que certaines questions ne pourraient pas avoir de réponses pertinentes venant des enfants de moins de 15ans.

Le questionnaire comportait six sections :

- Section A - Identification du voyageur
- Section B - Caractéristiques du voyage et connaissance de l'intégration
- Section C - Connaissance et pratique de la libre circulation

- Section D - Appréciation de l'intégration et de la libre circulation
- Section E - Suggestions et recommandations
- Section F - Caractéristiques sociodémographiques de l'enquêté

Chaque section est composée d'un ensemble de questions et traite d'un aspect particulier des informations à collecter.

### II.1.3.2- L'enquête par la fiche de voyage

Elle a eu pour rôle de collecter des informations sur les convois. Cette fiche est remplie par les enquêteurs et se compose de trois grandes sections :

A - Identification du convoi ;

B - Perception des relations voyageurs/autorités de contrôle ;

C - Tableau récapitulatif des arrêts aux points de contrôle.

### II.1.3.3- L'entretien par le guide

La technique de collecte des données qualitatives permet d'avoir le maximum d'informations sur les pratiques en matière d'intégration et de libre circulation. Les interviews sont faites à l'aide d'un guide d'entretien semi-structuré. Elles concernent les personnes ressources, c'est-à-dire, les personnes ayant assez d'informations à fournir sur l'intégration et la libre circulation ainsi que sur les relations entre voyageurs et autorités de contrôle. Le choix de ces personnes à interviewer s'est fait en fonction de leurs expériences dans les voyages par voie terrestre. Ces entretiens ont été réalisés à l'aide d'un enregistreur audio.



Entretien individuel voyageur, dans une gare (à gauche), dans un car (à droite)

Les enquêteurs retiennent souvent une ou deux personnes assez informées et aptes à fournir les informations qualitatives souhaitées. Le guide d'entretien comporte les sections suivantes :

- A- identification ;

- B- caractéristiques socio-économiques et démographiques ;
- C- connaissance de la communauté ;
- D- connaissance de la libre circulation ;
- E- perspectives et suggestions.

#### **II.1.3.4- Le personnel de la collecte**

Au niveau central, la collecte de données était coordonnée par une équipe de 4 superviseurs qui s'occupaient des différents aspects de l'étude. Cette équipe de superviseurs a assuré le recrutement, la formation et la programmation des voyages.

Le recrutement a été fait sur la base de critères qui permettent une meilleure qualité de l'information à collecter. Il a concerné les étudiants/chômeurs de niveau licence. La formation des agents s'est déroulée sur trois jours. Au cours de celle-ci, les futurs agents ont appris plusieurs notions utiles sur la CEDEAO et la libre circulation des personnes et des biens. Les méthodes d'échantillonnage et d'administration des questionnaires leurs ont été également enseignées.

Sur le terrain, des équipes de deux personnes : un homme et une femme, furent chargées de suivre chaque convoi sur chacun des six axes de l'enquête. Pour aussi éviter des biais liés aux agents de collecte, les agents ont été souvent intervertis sur les axes parcourus.



Séance de formation des agents d'enquête et de sensibilisation

## **II.2- Bilan et difficultés de la collecte**

La collecte des données s'est bien déroulée dans l'ensemble. Cependant quelques difficultés ont freiné l'atteinte de certains résultats.

### **II.2.1- Difficultés de la collecte**

La collecte des données a connu un certain nombre de limites du fait des nombreux refus. En plus, le remplissage des fiches d'enquête dans un car en mouvement n'est pas aisé. Sur l'ensemble des voyages, on a noté que la taille moyenne des convois était de 50 individus tous âges confondus. C'est parmi cette cinquantaine de personnes que 15

personnes ont été interviewées en moyenne par convoi. Mais le faible remplissage des cars n'a pas permis d'atteindre le nombre de personnes à enquêter ou à sonder sur certains axes. En effet, certains convois avaient moins de 15 individus éligibles.

Une autre limite des données collectées est l'incomplétude des questionnaires. En effet, certains enquêtés n'ont pas voulu renseigner toutes les informations demandées. C'est surtout les informations sociodémographiques qui ont reçu un faible taux de remplissage. Pour prioriser les données du questionnaire et



Remplissage du questionnaire voyageur dans un car

du sondage, le nombre d'entretien approfondi a été réduit. Par conséquent, les 192 entretiens prévus n'ont pas été atteints.

Au niveau des voyages, le calendrier a été aussi perturbé par des départs manqués dus à des pannes de véhicule. Cela a nécessité des reports de voyages entraînant quelque peu le dérangement de la programmation prévue. Au total, 12 compagnies de transport ont été utilisées sur l'ensemble des axes. Ce sont :

- Association des Transporteurs Locateurs du Burkina (ACTLB)
- BITTAR TRANS
- Compagnie Malienne de Transport (CMT)
- RAKIETA
- Compagnie de Transport Singbéogo (CTS)
- IMPERIAL EXPRESS
- Makola Transport
- Rimbo Transport Voyageurs (RTV)
- S. O. Frimpong Transport (SOFT)
- SONEF Transport Voyageur
- Transport Confort Voyageur (TCV)
- Transport Sana Rasmané (TSR)

## II.2.2- Bilan de la collecte

**Tableau 2.2 : Récapitulatif de la collecte des données**

<i>Axes routiers parcourus</i>	<i>Sondage</i>	<i>Questionnaire</i>	<i>Fiches de voyage</i>	<i>Entretien individuels</i>
OUAGA-NIAMEY	2004	381	32	15
OUAGA-COTONOU	2637	529	32	23
OUAGA-LOME	3358	654	32	27
OUAGA-KUMASI	2890	579	32	21
OUAGA-BOUAKE	3787	599	32	10
OUAGA-BAMAKO	3354	474	32	9
TOUS LES AXES	18030	3216	192	105

A l'issue de la collecte des données, 18 030 individus ont été sondés, 3 216 enquêtés et 105 soumis à des entretiens individuels. Le nombre de personnes touchées varie selon les axes parcourus comme l'indique le tableau ci-après. En plus, 32 fiches de voyages ont été remplies sur chacun des axes soit un total de 192 fiches remplies.

**Tableau 2.3 : Taux de réponse de la collecte des données individuelles**

<i>Axes routiers parcourus</i>	<i>Sondage</i>	<i>Questionnaire</i>
OUAGA-NIAMEY	79,38	73,68
OUAGA-COTONOU	110,21	96,95
OUAGA-LOME	136,25	123,46
OUAGA-KUMASI	120,63	106,25
OUAGA-BOUAKE	124,79	139,23
OUAGA-BAMAKO	98,75	123,31
ENSEMBLE DES AXES	111,67	110,48

Les taux de réponse du questionnaire et la fiche de sondage sont satisfaisants dans l'ensemble (plus de 110%). Sur certains axes parcourus, ces taux sont moins de 100%. C'est surtout l'axe OUAGA-NIAMEY qui a eu de faibles taux de réponse. Cela s'explique par des convois ayant moins de 15 personnes éligibles (Tableau 2.2).

### **II.3- Exploitation des fiches de collecte de données**

La fiche de sondage et le questionnaire ont été exploités à travers les phases de saisie, de traitement et d'analyse.

#### **II.3.1- La saisie des données**

Les données ont été progressivement saisies dans un masque sous le logiciel CPro.

Trois masques de saisie ont été élaborés à cet effet :

- Le masque de saisie pour le questionnaire ;
- Le masque de saisie pour la fiche de voyage ;
- Le masque de saisie pour le sondage.

Ces masques ont été installés sur différentes machines permettant la saisie simultanée des données.

#### **II.3.2- Le traitement des données**

A l'issue de la saisie entière des données, il a été procédé à leur concaténation. Dans un premier temps, il a fallu concaténer les données pour chaque axe. Ensuite, procéder à la concaténation des données des différents axes pour avoir une base de données finale. Cette base de données finale a été enfin transférée sur le logiciel SPSS en vue de l'analyse. Le traitement a permis d'obtenir trois bases de données :

- la base de données sur les convois ;
- la base de données sur les voyageurs ;
- la base de données de sondage.

#### **II.3.3- L'analyse des données**

L'analyse des données quantitatives a été faite grâce au logiciel SPSS. Elle a été essentiellement descriptive. La procédure a permis des tris à plat et des tableaux croisés pour identifier les caractéristiques des convois et de la population enquêtée ou sondée.

L'analyse faite pour chacune des bases de données de manière séparée a pris en compte les thèmes pertinents pour l'étude. La ligne directrice de l'analyse a pris pour base les objectifs visés par le projet, à savoir, entre autres, « recenser les difficultés que rencontrent ces voyageurs aux différents postes de contrôle, les étapes de remplissage des formalités aux postes frontières » et « Recenser les pays dont la majorité des ressortissants ne disposent pas de pièces de voyage ».

En ce qui concerne l'enquête, les résultats sont au niveau des convois et des individus. Pour ces derniers, l'analyse s'est focalisée sur les caractéristiques des voyageurs, caractéristiques du voyage, la connaissance de l'intégration, connaissance et pratique de la libre circulation, appréciation de l'intégration et de la libre circulation. Les données qualitatives ont été analysées par audition des enregistrements à partir de l'ordinateur permettant la transcription *in extenso* des extraits pertinents pour le contenu de l'étude.

## II.4- Notions et Terminologies<sup>1</sup>

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, remplace depuis le 1<sup>er</sup> août 1994 l'UMOA (Union Monétaire Ouest Africaine, siège de la commission à Ouagadougou), qui avait été créée en 1962. L'UEMOA a pour banque centrale la BCEAO.

CITOYENNETE DE LA CEDEAO : Selon le Protocole du 29 Mai 1982 portant code de citoyenneté de la communauté, est considéré comme citoyen de la communauté « *toute personne qui, par la descendance, a la nationalité d'un État membre et qui ne jouit pas de la nationalité d'un État non membre de la communauté* ». Il en découle une facilitation et simplification des formalités de passage des citoyens aux frontières (Carnet de voyage CEDEAO, Passeport CEDEAO). En plus, selon le protocole additionnel du 6 Juillet 1985 portant code de conduite pour l'application du protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement, obligation est faite aux États membres d'informer les citoyens sur les conditions d'entrée, de séjour, de résidence et d'établissement dans les autres États membres de même que les conditions d'expulsion.

DROIT D'ENTREE : Il est garanti par le protocole du 29 Mai 1979 à travers la libre entrée c'est-à-dire sans l'obligation de détenir un visa dans les États membres pour les citoyens de la communauté. Une seule condition est à remplir, être en possession d'un document de voyage et des certificats internationaux de vaccination en cours de validité. Pour voyager au sein de la CEDEAO, le citoyen doit posséder l'une des pièces suivantes : le passeport national, le Carnet de voyage CEDEAO et le passeport CEDEAO.

DROIT D'ETABLISSEMENT : c'est le droit reconnu à un citoyen, ressortissant d'un État membre de s'installer ou de s'établir dans un État membre autre que son État d'origine, d'accéder à des activités économiques, de les exercer ainsi que de constituer et de gérer des entreprises et/ou sociétés dans les conditions définies par la législation de l'État membre d'accueil pour ses ressortissants.

DROIT DE RESIDENCE : Le droit de résidence sur le territoire d'un État membre de la CEDEAO est reconnu aux citoyens désirant accéder ou non à une activité salariée et à l'exercer, à part les emplois de l'administration publique à moins d'une réglementation nationale contraire. Les citoyens auront les mêmes droits et libertés que les nationaux de l'État membre d'accueil, exception faite des droits politiques. Cependant, le droit de résidence est soumis à quelques conditions qui sont :

- La carte de résident vaut permis de séjour ou carte de séjour ;
- Délai de validité 3 ans renouvelable par périodes successives de 3 ans ;
- Retrait de la carte de résident en cas de condamnation du titulaire par une juridiction à une peine d'emprisonnement pour crime et délit ;

---

<sup>1</sup> Tous les concepts utilisés dans les outils de collecte ont été définis dans le manuel d'enquête et de sensibilisation, utilisé pour la formation des agents.

- Le refus de délivrer la carte de résident est discrétionnaire ;
- Les travailleurs migrants et les membres de leur famille entrés régulièrement sur le territoire d'un État membre peuvent être expulsés pour des raisons de sécurité nationale et de bonnes mœurs ;
- Les travailleurs migrants en situation régulière bénéficient de l'égalité de traitement avec les nationaux de l'État membre d'accueil.

**INTEGRATION ECONOMIQUE** : Selon la théorie des unions, elle consiste en un processus qui passe par cinq étapes : 1°) la zone de libre-échange ; 2°) l'union douanière ; 3°) le marché commun ; 4°) l'union économique ; et 5°) l'intégration économique.

**INTEGRATION** : Du latin *integrare* : rendre entier, action de faire entrer une partie dans le tout. L'intégration est vue comme le fait d'inclure un élément dans un ensemble plus vaste. De façon pratique, l'intégration inclut plusieurs aspects dont l'économique, le politique et le social.

**LIBRE CIRCULATION** (des personnes et des biens) : Dans le cadre de la CEDEAO, les dispositions du protocole du 29 mai 1979 sur la libre circulation confèrent aux ressortissants de l'Afrique de l'Ouest le droit de circuler librement, de s'installer où ils veulent dans la communauté en vue d'exercer ou non une activité. La libre circulation est une expression qui recouvre les cinq droits reconnus aux citoyens de la CEDEAO : Le droit d'entrée, le droit de séjour, le droit de résidence, le droit d'établissement, le droit à la justice de la communauté.

**NATION** : Communauté humaine dont les membres unis par des liens matériels (sols, Etat, intérêts économiques communs) et spirituels (tradition, histoire, culture), ont conscience de former une entité.

**RESPECT DE LA LOI** : C'est le fait de remplir toutes les formalités nécessaires avant de continuer le voyage.

## CHAPITRE III : RESULTATS DU SONDAGE

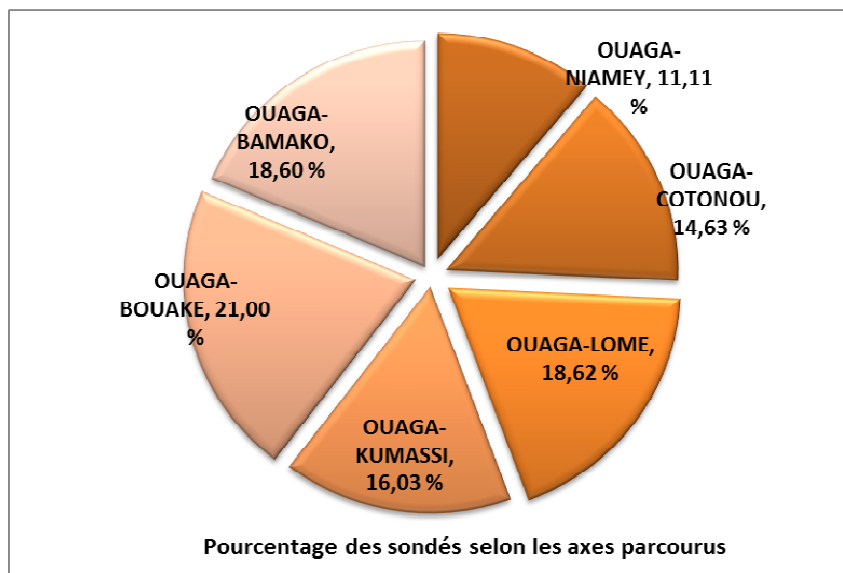
Cette section présente les résultats de l'analyse des données issues du sondage. Avant toute chose, il importe de connaître les caractéristiques des personnes sondées.

### III.1- Caractéristiques des sondés

Certaines caractéristiques ont été retenues au niveau de la population sondée. Les principales sont le sexe, l'âge, le pays de résidence et l'axe parcouru.

#### III.1.1- Caractéristiques selon les axes parcourus

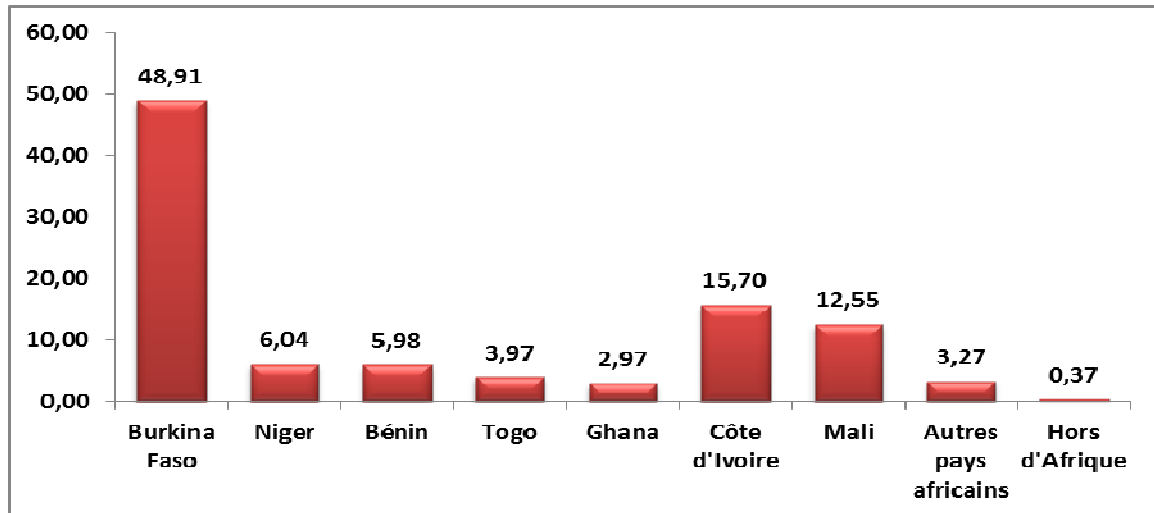
*Graphique 3.1 : Poids (%) des sondés selon les axes parcourus*



La plus grande proportion de sondés a été enregistrée sur l'axe Ouaga-Bouaké (21%) et la plus faible sur l'axe Ouaga-Niamey avec 11,1%. Il ressort que 56,1% des sondés ont été interviewés à l'Aller contre 43,9% au Retour.

### III.1.2- Pays de résidence

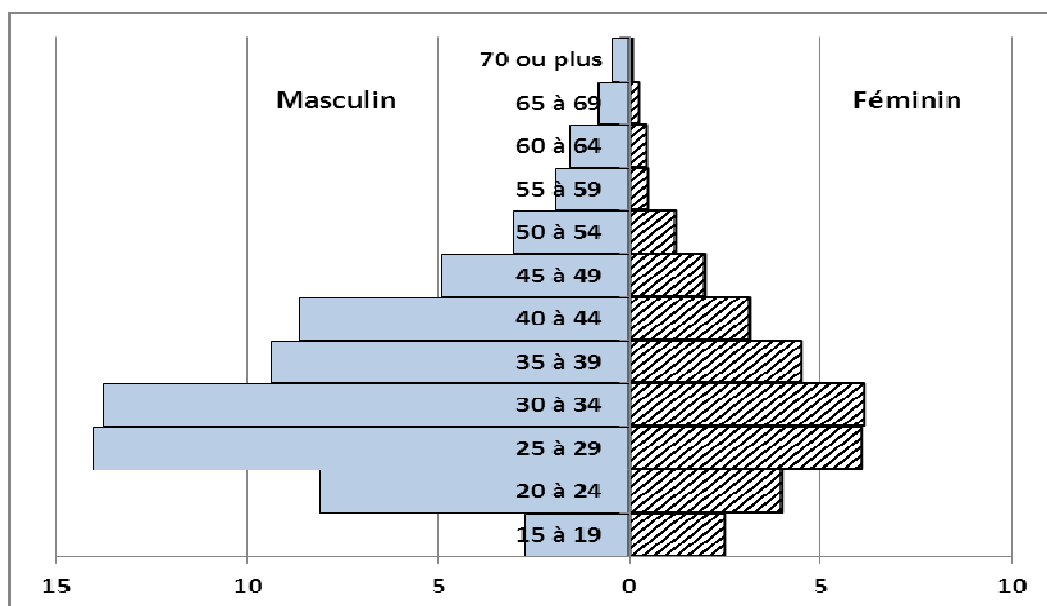
Graphique 3.2 : Pays de résidence des personnes sondées



Près de 50% des personnes sondées résident au Burkina Faso. Cela s'explique par le fait que ce pays a constitué le point de départ et de retour de tous les convois. La Côte d'Ivoire (15,7%) et le Mali (12,6%) sont également des pays où résident d'importantes proportions d'individus sondés.

### III.1.3- Age et sexe des personnes sondées

Graphique 3.3 : Pyramide des âges des sondés



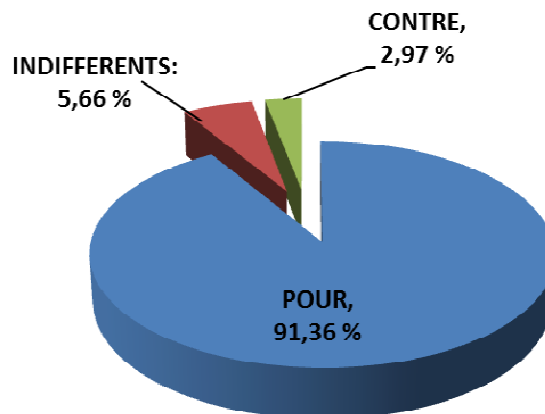
Les hommes sont plus représentatifs des personnes sondées (69%) contre 31% de femmes. La pyramide des âges affiche qu'à tous les âges les hommes sont plus nombreux que les femmes. La majorité des voyageurs se situe dans les groupes d'âges 25-29 ans et 30-34 ans.

### III.2- Point de vue des personnes sondées sur l'Intégration Africaine

L'analyse montre qu'une majorité de sondés est favorable à l'Intégration Africaine. Cependant, le point de vue sur l'intégration varie selon des caractéristiques telles que le sexe, le pays de résidence et l'axe parcouru.

#### III.2.1- Point de vue de l'ensemble des sondés

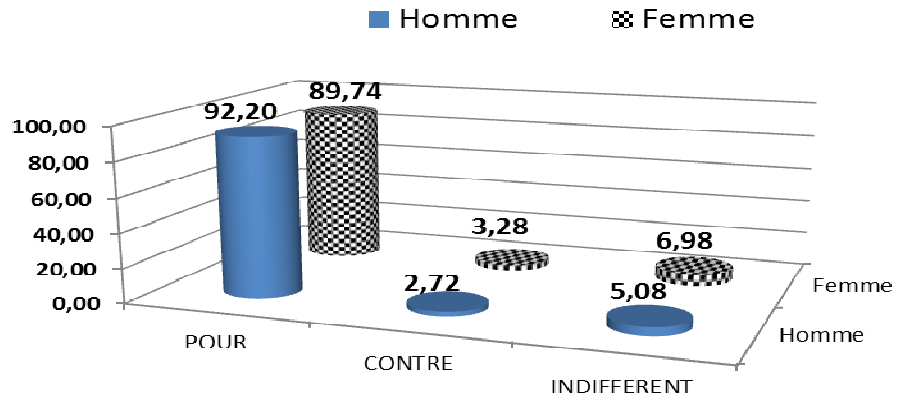
*Graphique 3.4 : Pourcentage des avis sur l'Intégration Africaine*



Une plus grande majorité des personnes sondées est en faveur de l'Intégration Africaine (91,36 %). Une faible proportion (2,97%) des sondés est contre tandis que 5,66% sont indifférents.

### III.2.2- Point de vue des sondés selon le sexe

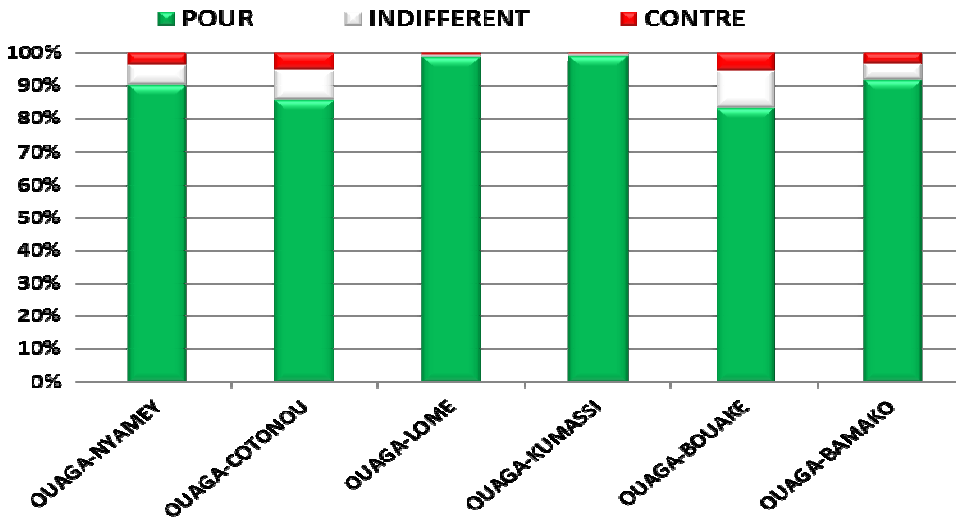
Graphique 3.5 : Pourcentage des avis selon le sexe



Les points de vue sur l'intégration varient selon le genre. Les hommes sont plus favorables à l'intégration (92,2%) que les femmes (89,74%). Une forte proportion de femmes se dit contre l'intégration (3,28%) ou indécise (6,98%).

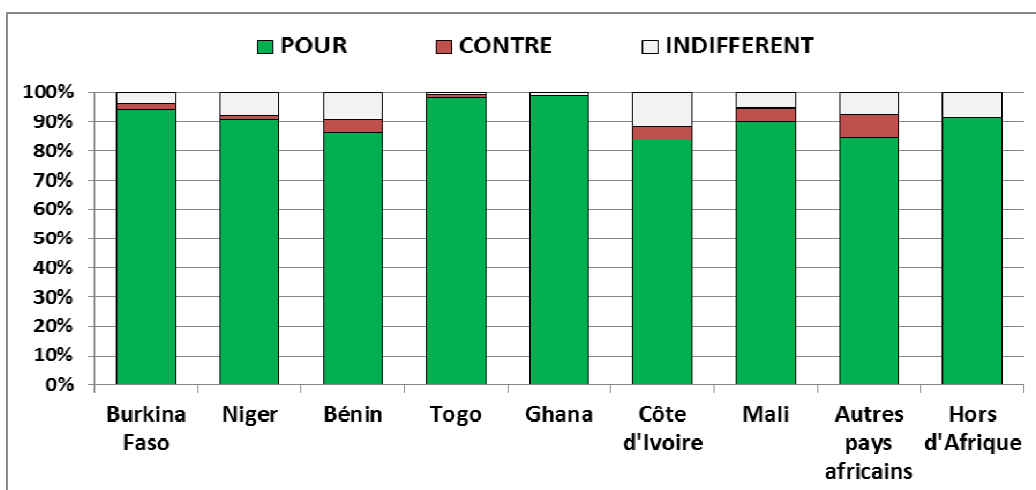
### III.2.3- Point de vue des sondés selon l'axe parcouru et le pays de résidence

Graphique 3.6 : Pourcentage des avis selon l'axe parcouru



Selon l'axe parcouru, les voyageurs des axes Ouaga-Lomé et Ouaga-Kumasi sont plus favorables à l'Intégration Africaine. Par contre la plus faible proportion est observée sur l'axe Ouaga-Bouaké.

*Graphique 3.7 : Pourcentage des avis selon le pays de résidence*



Les voyageurs résidents au Ghana et au Togo sont plus favorables à l'Intégration Africaine. Le plus grand pourcentage d'indécis réside en Côte-d'Ivoire et au Benin. La plus forte proportion de ceux qui sont contre l'Intégration Africaine, réside dans les pays non pris en compte par le projet.

## CHAPITRE IV : RESULTATS DE L'ENQUETE

Le quatrième chapitre du document s'intéresse à l'analyse des données de l'enquête. Il présente les caractéristiques des personnes enquêtées et les aspects relatifs à la libre circulation et à l'Intégration Africaine.

### IV.1- Données sur les convois

Elles concernent le nombre et la durée des arrêts et l'état de perception des relations voyageurs/autorités de contrôle.

#### IV.1.1- Perception des relations voyageurs/autorités de contrôle

La mesure de l'état des relations voyageurs/autorités de contrôle fixe 10 variables dont les valeurs se situent entre 0 et 5 proportionnellement à leur fréquence d'observation. Les chiffres du tableau sont les moyennes de ces variables sur l'ensemble des voyages. Ces moyennes constituent les indicateurs de l'état des relations voyageurs/autorités de contrôle.

**Tableau 4.1 : Niveau des indicateurs de l'état des relations voyageurs/autorités de contrôle (Pays de départ)**

Perception de l'état des relations	Pays de départ du convoi							
	Burkina	Niger	Bénin	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Mali	Total
	Faso							
Climat conflictuel	0,4	0,0	0,8	0,6	1,1	2,2	1,3	0,7
Méfiance	1,4	1,2	3,3	1,1	2,1	3,3	3,7	1,9
Antipathie	0,8	0,7	1,5	0,4	3,0	2,5	3,8	1,4
Manque de respect	0,7	1,2	2,3	0,6	1,9	2,7	3,3	1,3
Transparence	3,0	3,2	1,8	3,0	1,7	3,3	1,2	2,7
Corruption	1,8	3,2	3,3	4,6	4,0	4,0	4,5	2,9
Négligence des voyageurs	1,0	2,0	2,0	0,7	2,4	3,8	3,3	1,7
Mauvais traitement des voyageurs	1,1	1,2	2,0	1,1	2,0	2,7	3,8	1,6
Respect des voyageurs	3,6	2,7	2,8	3,7	2,6	3,2	2,0	3,2
Besoin de changement positif	2,9	4,0	4,8	4,7	4,1	4,3	4,7	3,6
NB : 0=Aucun, 1=Rare, 2=Rare, 3=Moyen, 4=Fréquent, 5=Très Fréquent								

Au niveau du pays de départ, les modalités les plus fréquentes sont « Besoin de changement positif » (3,6/5) et le « respect des voyageurs » (3,2/5). Le « manque de respect des voyageurs » et le « Climat conflictuel » sont rares.

**Tableau 4.2 : Niveau des indicateurs de l'état des relations voyageurs/autorités de contrôle (Pays d'arrivée)**

Perception de l'état des relations	Pays d'arrivée du convoi							Total
	Burkina Faso	Niger	Bénin	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Mali	
Climat conflictuel	0,6	0,5	1,8	0,6	0,7	3,5	1,3	1,0
Méfiance	1,2	2,3	1,6	0,7	1,9	4,5	3,7	1,8
Antipathie	0,8	1,7	1,6	0,4	2,1	4,2	3,3	1,5
Manque de respect	1,0	1,7	2,0	0,6	1,6	3,5	3,2	1,5
Transparence	3,3	2,6	2,8	3,0	2,3	2,0	0,0	2,7
Corruption	1,9	3,3	4,0	4,0	4,1	4,2	4,3	3,0
Négligence des voyageurs	1,1	2,5	2,0	0,9	2,0	3,8	3,8	1,8
Mauvais traitement des voyageurs	1,1	3,3	2,6	0,6	1,6	3,2	3,3	1,8
Respect des voyageurs	3,4	2,2	2,0	3,3	3,0	2,5	2,0	2,9
Besoin de changement positif	3,2	5,5	3,8	4,6	4,3	4,0	3,8	3,7

NB : 0=Aucun, 1=Rare, 2=Rare, 3=Moyen, 4=Fréquent, 5=Très Fréquent

Au niveau du pays d'arrivée le « besoin de changement positif » est plus exprimé. Le « respect des voyageurs » et la « corruption » sont aussi bien cotés. Toutefois, l'importance de ces modalités est fonction des pays.

#### IV.1.2- Perception des moteurs de changement de l'état de la libre circulation

**Tableau 4.3 : Niveau des indicateurs des moteurs de changement de l'état de la libre circulation**

Moteurs de changement	Pays de départ du convoi							Total
	Burkina Faso	Niger	Bénin	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Mali	
Les décrets	1,19	1,83	3,00	1,29	1,71	3,67	1,33	1,64
La sensibilisation	3,88	3,83	4,25	5,00	4,71	5,00	5,00	4,26
La dénonciation	2,23	2,50	2,25	2,43	3,43	4,67	4,83	2,80
La répression	1,56	1,83	2,00	1,29	2,14	3,17	4,83	2,05
Moteurs de changement	Pays d'arrivée du convoi							Total
	Burkina Faso	Niger	Bénin	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Mali	
Les décrets	1,44	2,17	2,60	1,29	1,57	3,67	1,33	1,78
La sensibilisation	3,74	4,67	3,40	5,00	4,71	5,00	4,50	4,15
La dénonciation	2,34	3,17	4,00	2,14	3,71	4,50	4,00	2,98
La répression	1,67	2,67	3,00	1,57	2,43	3,83	4,00	2,31

NB : 0=Aucun, 1=Rare, 2=Rare, 3=Moyen, 4=Fréquent, 5=Très Fréquent

Des comportements des voyageurs et des forces de l'ordre, il ressort que le principal moteur de changement est « la sensibilisation » avec un poids de 4,15/5. Il est suivi de « la dénonciation » et de « la répression » aussi bien dans le pays de départ que d'arrivée.

#### IV.1.3- Le nombre et la durée des arrêts

**Tableau 4.4 : Nombre moyen d'arrêt par axe et type de convoi**

		Nombre Total d'arrêts	Nombre d'arrêts dans le pays de départ	Nombre d'arrêts dans le pays d'arrivée
OUAGA- NIAMEY	ALLER	8,5	5,5	3,0
	RETOUR	6,8	1,8	5,0
	Total	7,7	3,7	4,0
OUAGA- COTONOU	ALLER	12,8	4,2	8,6
	RETOUR	13,6	10,0	3,6
	Total	13,2	7,1	6,1
OUAGA- LOME	ALLER	8,4	4,0	4,4
	RETOUR	10,7	4,6	6,1
	Total	9,6	4,3	5,3
OUAGA- KUMASI	ALLER	6,4	3,1	3,3
	RETOUR	7,7	3,0	4,7
	Total	7,1	3,1	4,0
OUAGA- BOUAKE	ALLER	15,2	3,2	12,0
	RETOUR	17,2	12,8	4,3
	Total	16,2	8,0	8,2
OUAGA- BAMAKO	ALLER	11,8	4,3	7,5
	RETOUR	13,7	9,8	3,8
	Total	12,8	7,1	5,7
TOTAL	ALLER	10,5	4,1	6,5
	RETOUR	11,6	7,0	4,6
	Total	11,1	5,5	5,5

En général, les convois subissent plus de 10 arrêts au cours du trajet. Ces arrêts sont inégalement répartis entre le pays de départ et le pays d'arrivée. Les axes où l'on note plus d'arrêts sont Ouaga-Bouaké (16 arrêts) et Ouaga-Cotonou (13 arrêts).

**Tableau 4.5 : Durée moyenne (en minute) des arrêts selon les axes parcourus et le type de convoi**

Type de convoi	Axes parcourus						Total
	OUAGA- NIAMEY	OUAGA- COTONOU	OUAGA- LOME	OUAGA- KUMASI	OUAGA- BOUAKE	OUAGA- BAMAKO	
ALLER	195	161	64	84	151	151	134
RETOUR	95	149	147	173	151	141	143
TOTAL	145	155	105	128	151	146	138

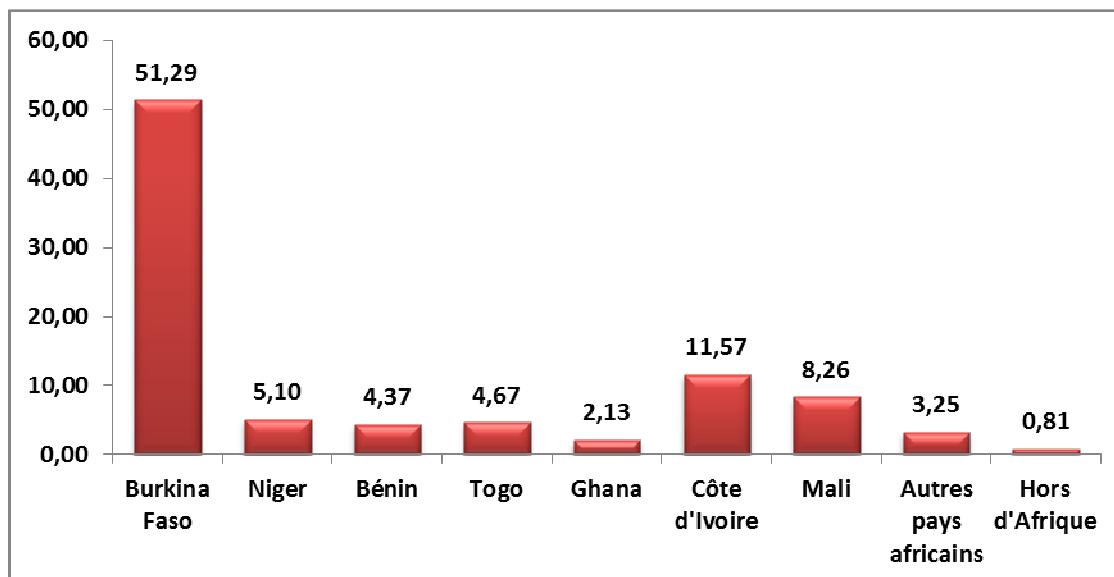
La durée totale moyenne des arrêts sur les axes parcourus est de 138 minutes soit plus de deux heures de temps. Les plus grandes durées totales moyennes s'observent sur l'axe Ouaga-Cotonou (155 minutes) et Ouaga-Bouaké (151 minutes).

#### IV.2- Données sur les enquêtés

Cette partie présente les résultats d'analyse sur les individus enquêtés. Elle fait ressortir les caractéristiques des enquêtés, leur connaissance et pratique de la libre circulation des personnes ainsi que leur appréciation de l'Intégration Africaine.

##### IV.2.1- Pays de résidence des enquêtés

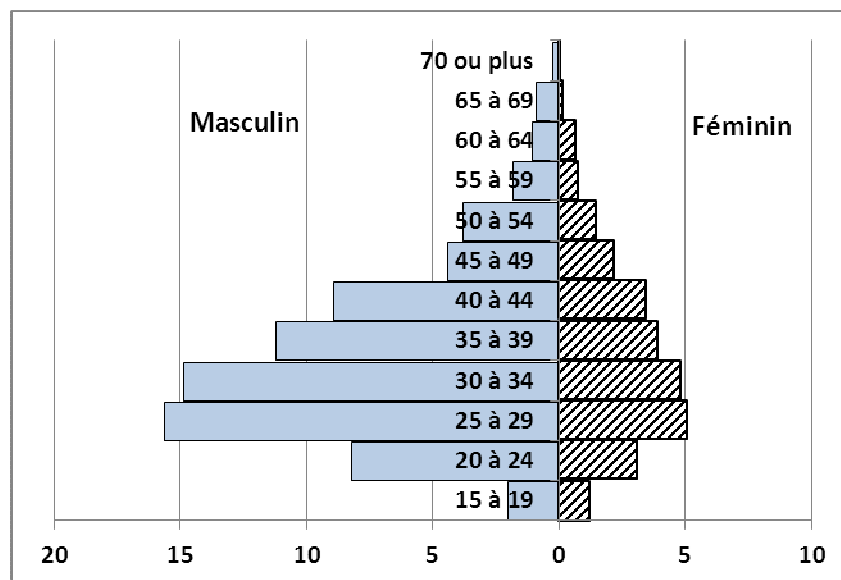
*Graphique 4.1 : Pays de résidence des personnes enquêtées*



Plus de la moitié des personnes enquêtées réside au Burkina Faso tandis que 11,57% sont installés en Côte d'Ivoire. Les habitants du Mali sont assez représentatifs (8,26%) parmi les voyageurs enquêtés.

## IV.2.2- Répartition des enquêtés par âge et sexe

*Graphique 4.2 : Pyramide des âges des enquêtés*



La pyramide des âges des enquêtés affiche une majorité entre 20 à 44 ans. A tous les niveaux, les hommes sont plus nombreux que les femmes. L'âge moyen est de 35 ans avec une légère variation selon le sexe : 35,19 ans chez les femmes et 34,89 ans chez les hommes.

## IV.2.3- Profession des enquêtés

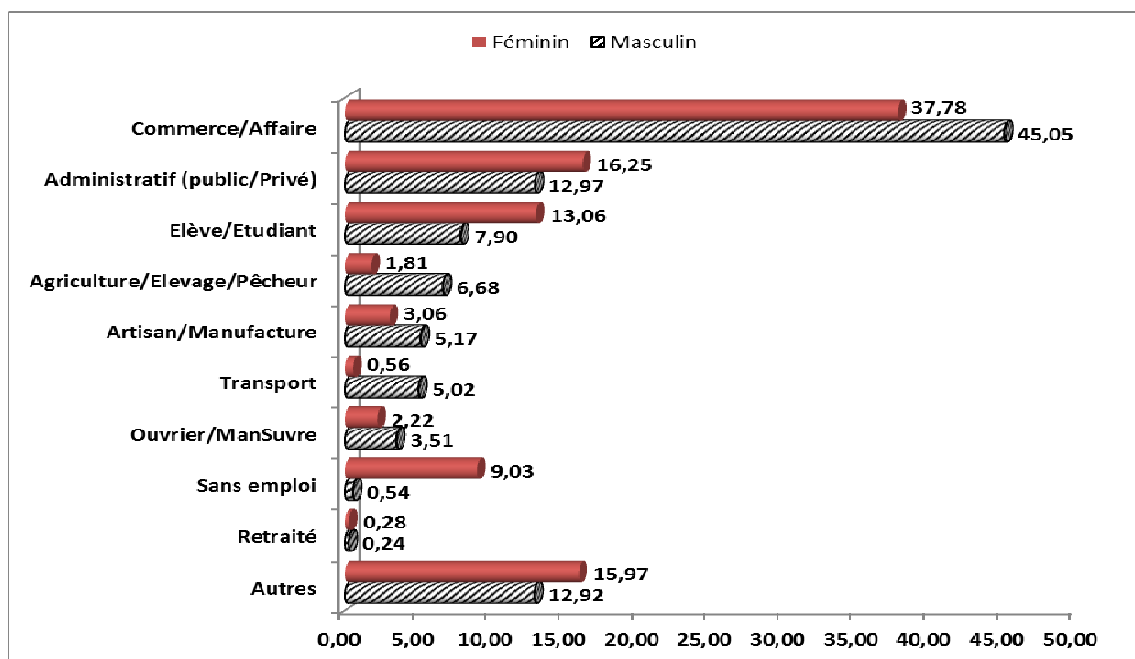
*Tableau 4.6 : Répartition des voyageurs par profession exercée selon l'axe parcouru*

Profession	OUAGA-NIAMEY	OUAGA-COTONOU	OUAGA-LOME	OUAGA-KUMASI	OUAGA-BOUAKE	OUAGA-BAMAKO	Ensemble
Agriculteur/Éleveur/Pêcheur	3,41	1,14	1,22	2,32	18,43	3,14	5,32
Ouvrier/Manœuvre	5,80	4,12	1,22	4,64	2,33	1,93	3,14
Artisan/Manufacture	1,37	8,47	5,75	1,79	4,47	5,56	4,65
Administratif (public/Privé)	27,99	27,23	8,36	6,07	8,94	14,25	13,82
Transporteur	1,37	3,66	4,36	4,64	4,11	4,11	3,91
Commerce/Affaires	39,93	40,27	43,73	64,46	35,60	29,95	43,29
Elève/Étudiant	13,65	7,78	6,79	7,86	9,48	12,80	9,27
Retraité	0,00	0,00	0,52	0,00	0,72	0,00	0,25
Sans emploi	0,00	1,60	4,36	2,68	2,33	5,07	2,86
Autres	6,48	5,72	23,69	5,54	13,60	23,19	13,50
Total	100	100	100	100	100	100	100

D'une façon générale, la majorité des voyageurs sont des commerçants ou des hommes d'affaires (43,29%). Cette catégorie est suivie par des personnes qui travaillent dans

l'administration publique ou privée. L'analyse montre que l'axe Ouaga-Accra affiche une forte proportion de commerçants. Par contre, la majorité exerçant dans l'agro-pastoral se trouve sur l'axe Ouaga-Bouaké.

**Graphique 4.3 : Pourcentage des voyageurs par profession selon le sexe**



Les hommes sont plus présents dans le « commerce/affaires » (45,05%) que les femmes (37,78%). Au niveau des individus exerçant dans l'administration, on trouve une plus forte proportion de femmes. Les femmes sont aussi plus représentées chez les « sans emploi » et dans « autres professions ».

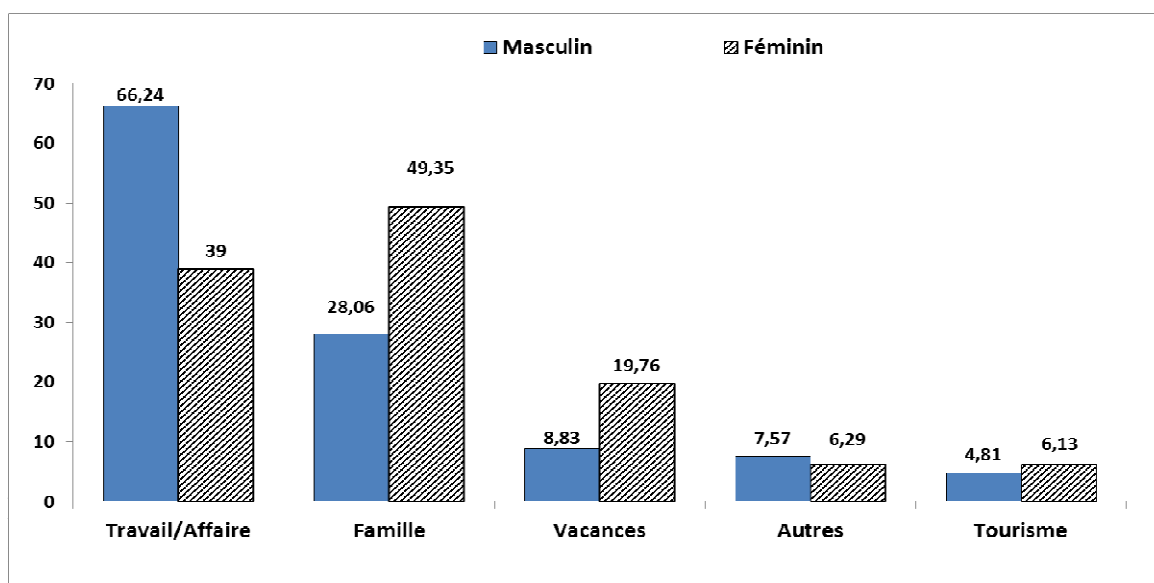
**Tableau 4.7 : Répartition des voyageurs par nombre de voyage selon la profession**

Profession	Nombre de voyages effectués			Total
	Mois de 3 voy.	3 à 5 voy.	Plus de 5 voy.	
Agriculteur/Éleveur/Pêcheur	28,57	21,09	50,34	100,00
Ouvrier/Manœuvre	19,54	24,14	56,32	100,00
Artisan/Manufacture	20,97	42,74	36,29	100,00
Administratif (public/Privé)	19,67	29,23	51,09	100,00
Transporteur	13,00	10,00	77,00	100,00
Commerce/Affaires	10,08	18,47	71,45	100,00
Elève/Étudiant	31,30	38,62	30,08	100,00
Retraité	0,00	28,57	71,43	100,00
Sans emploi	38,16	23,68	38,16	100,00
Autres	19,49	26,84	53,67	100,00
Ensemble	17,43	24,32	58,26	100,00

Parmi les catégories socioprofessionnelles, les « transporteurs » sont les plus fréquents sur les axes parcourus avec 77% ayant déjà effectué plus de 5 voyages.

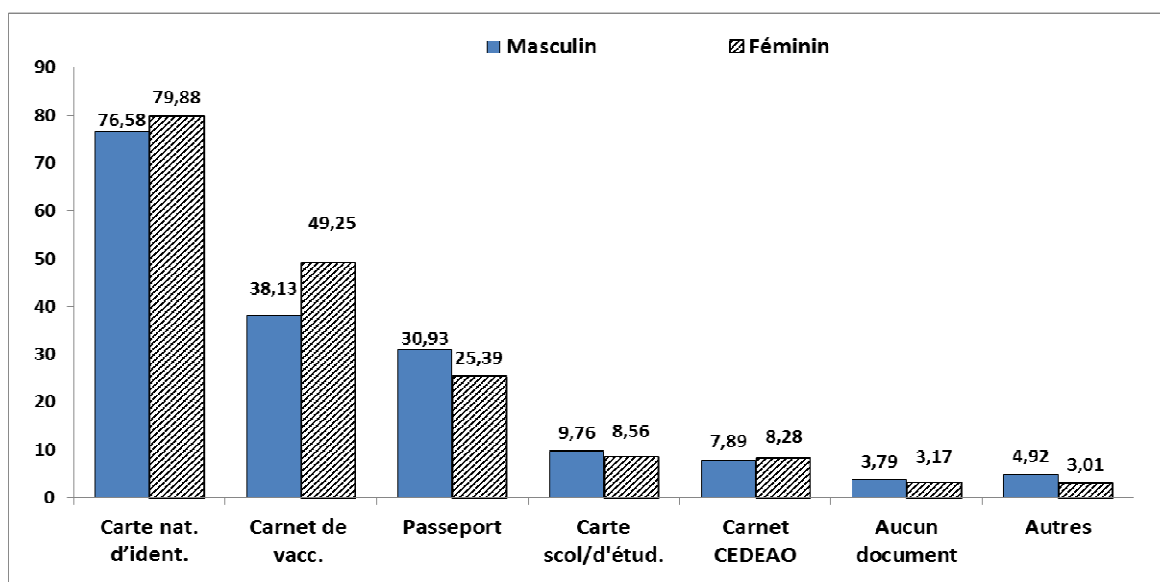
## IV.2.4- Raisons de voyage

Graphique 4.4 : Raisons du présent voyage selon le sexe



Une plus grande proportion voyage pour les vacances (19,76% contre 8,83% chez les hommes).

Graphique 4.5 : Documents utilisés pour le présent voyage selon le sexe



Une plus forte proportion de femmes utilise la carte nationale d'identité et le carnet CEDEAO. Les hommes par contre utilisent plus le passeport ou la carte scolaire. Ils sont aussi les plus nombreux à voyager sans document.

**Tableau 4.8 : Pourcentage d'utilisation des documents selon le pays de résidence**

Pays de résidence	Pourcentage de voyageurs utilisant les documents de voyage cités						
	Aucun document	Carte Nationale d'identité	Passeport	Carnet CEDEAO	Carnet Internat. de Vacc.	Carte scolaire /étudiant	Autres
Burkina Faso	3,1	80,8	25,3	9,3	39,5	6,7	2,4
Niger	17,5	77,6	57,0	16,1	45,0	30,9	0,0
Bénin	0,0	65,8	47,2	12,9	51,2	21,7	3,3
Togo	2,8	73,9	28,8	0,0	26,4	6,4	4,6
Ghana	10,0	50,9	41,1	3,8	13,7	10,0	10,0
Côte d'Ivoire	1,0	72,5	22,4	4,1	43,4	11,7	12,2
Mali	2,5	83,5	23,0	2,5	47,9	10,6	1,2
Autres pays africains	7,8	77,6	51,0	9,3	61,7	4,4	11,9
Hors d'Afrique	0,0	66,7	53,8	16,7	28,6	0,0	0,0
Ensemble	3,5	77,7	29,0	7,7	40,5	9,1	4,1

La proportion des voyageurs se déplaçant sans document de voyage est la plus élevée parmi les résidents du Niger. L'utilisation de la carte nationale d'identité est plus fréquente chez les résidents du Mali et du Burkina Faso. Le Carnet CEDEAO est plus utilisé par les résidents du Niger (16,1%) et ceux du Bénin (12,9%).

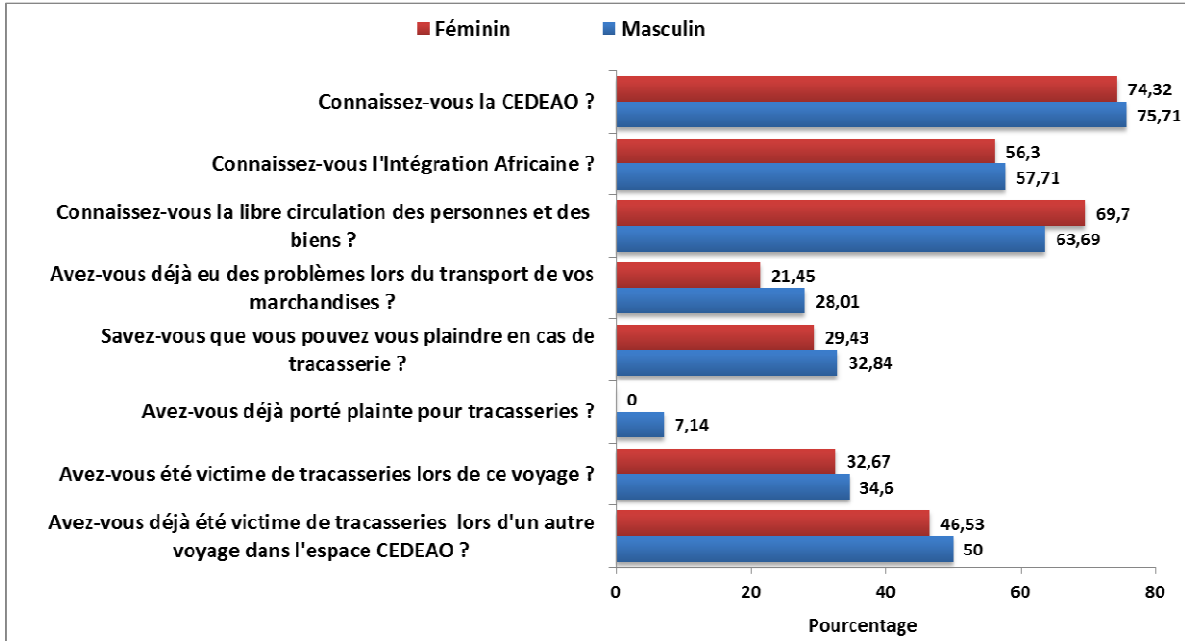
**Tableau 4.9 : Pourcentage d'utilisation des documents selon la profession**

Profession des voyageurs	Pourcentage de voyageurs utilisant les documents de voyage cités						
	Aucun document	Carte Nationale d'identité	Passeport	Carnet CEDEAO	Carnet Internat. de Vacc.	Carte scolaire /étudiant	Autres
Agriculteur/Éleveur /Pêcheur	3,8	78,2	18,3	4,8	45,8	7,6	11,5
Ouvrier/Manœuvre	19,4	76,0	16,7	16,7	44,7	13,3	16,7
Artisan/Manufacture	4,7	78,9	20,6	0,0	42,5	9,1	10,6
Administratif (public /Privé)	1,0	70,5	47,1	6,1	50,4	12,4	2,7
Transporteur	0,0	76,7	27,8	5,6	26,4	2,8	12,5
Commerce/Affaires	4,2	84,3	27,2	10,3	37,1	4,1	3,6
Elève/Étudiant	1,2	65,8	27,0	5,3	36,5	32,4	2,4
Retraité	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	33,3
Sans emploi	0,0	89,7	11,1	9,3	37,0	3,7	3,6
Autres	3,5	73,4	33,5	8,7	47,8	7,4	1,7
Ensemble	3,4	78,0	29,2	8,1	40,7	9,4	4,6

La proportion de voyageurs n'ayant aucun document est plus élevée chez les ouvrier/manœuvre (19,4%). Ces derniers sont plus fréquents dans l'utilisation du Carnet CEDEAO (16,7%). Le carnet international de vaccination et le passeport sont plus utilisés par les voyageurs travaillant dans l'administration publique ou privée.

#### IV.2.5- Connaissance de l'intégration et pratique de la libre circulation

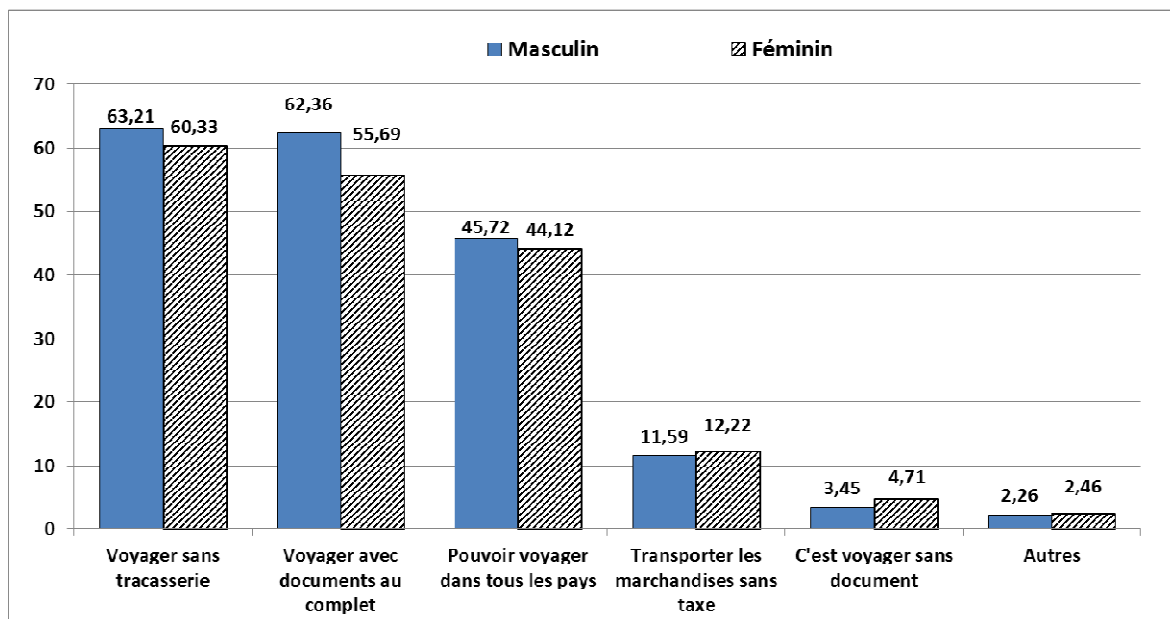
*Graphique 4.6 : Pourcentage des voyageurs ayant répondu « oui » à la question selon le sexe*



Les hommes affichent une meilleure connaissance de la CEDEAO et de l'Intégration Africaine. Par contre, la libre circulation des personnes et des biens est mieux connue par les femmes (69,7%). Cependant, cette connaissance reste assez nominale chez la majorité des enquêtés comme l'illustre cette définition donnée par cette voyageuse rencontrée sur l'axe Ouaga-Cotonou : « ce sont des pays voisins qui se sont associés ou regroupés pour au moins être d'accord sur un seul plan ».

Si on demande aux voyageurs s'ils savent qu'il est possible de porter plainte, les hommes semblent plus informés avec un pourcentage de 7,14% ayant déjà porté plainte.

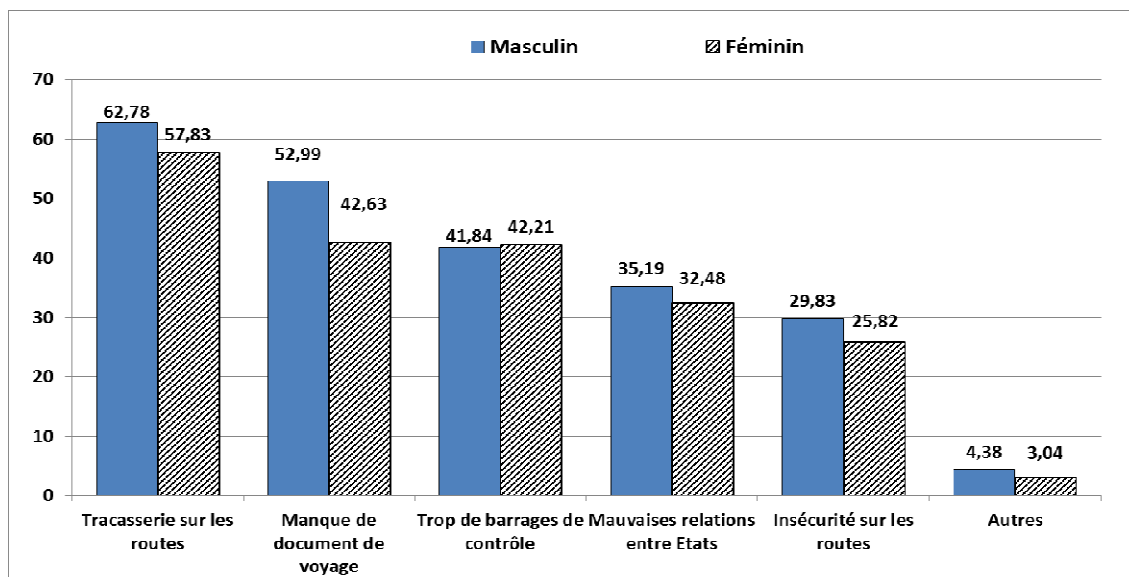
**Graphique 4.7 : Pourcentage des voyageurs selon le sexe et le sens donné à la libre circulation**



Pour la majorité des voyageurs, la libre circulation consiste à voyager sans tracasserie (62,38%) ou à voyager avec les documents au complet (60,43%). Plus de 10% d'entre eux pensent que la libre circulation, c'est transporter des marchandises sans payer des taxes. Aussi, une faible proportion (de 3% à 4%) pense que la libre circulation c'est le fait de voyager sans document.

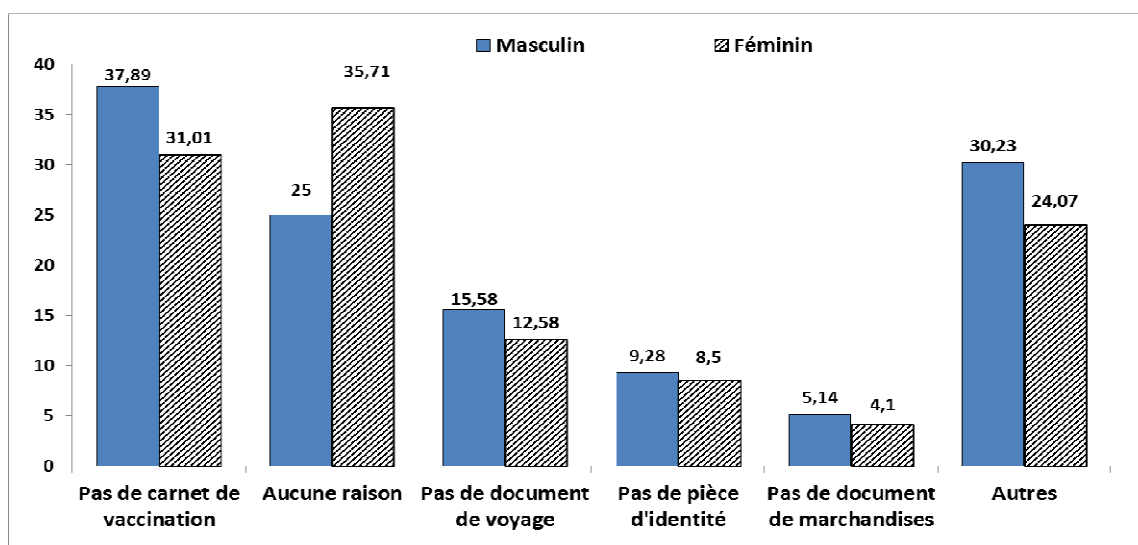
A la question qu'est-ce que vous entendez par libre circulation des personnes et des biens, un interviewé répond : « Pas de tracasserie routière, un commerçant qui quitte avec ses bagages quelque part, il vient et il rentre dans le pays normalement, il paye les taxes normales, et il rentre avec ses produits ».

**Graphique 4.8 : Pourcentage des voyageurs selon le sexe et les difficultés citées**



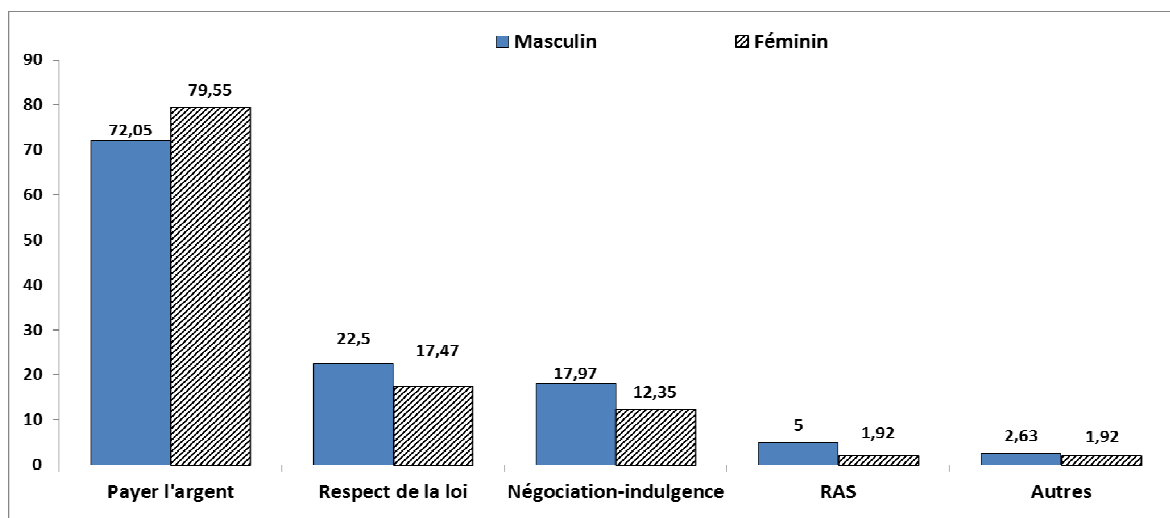
Les voyageurs sont conscients des difficultés qui entravent la libre circulation des personnes et des biens, la plus citée de toutes est la tracasserie routière. Elle est citée par 61,4% des voyageurs. Lors des entretiens individuel, un passager de l'axe Ouaga-Cotonou s'est exprimé en ces termes : « *actuellement quand nous on voyage il y a trop de problème. La police ne respecte pas les lois de la CEDEAO, la douane ne respecte pas les lois de la CEDEAO. Cela fatigue nous qui voyageons... Je ne sais pas ce que les autorités de la CEDEAO font. Est-ce que les responsables de la CEDEAO voyagent et ne voient pas tout ça ?* ».

**Graphique 4.9 : Pourcentage des voyageurs selon les raisons de tracasserie et le sexe**



Toutes les raisons de tracasserie concernent plus les hommes que les femmes. Les tracasseries pour absence de document de marchandise ou pièces d'identité nationale touchent presque autant les hommes et les femmes. Il ressort que 35,71% des femmes subissent plus de tracasserie sans raison quelconque.

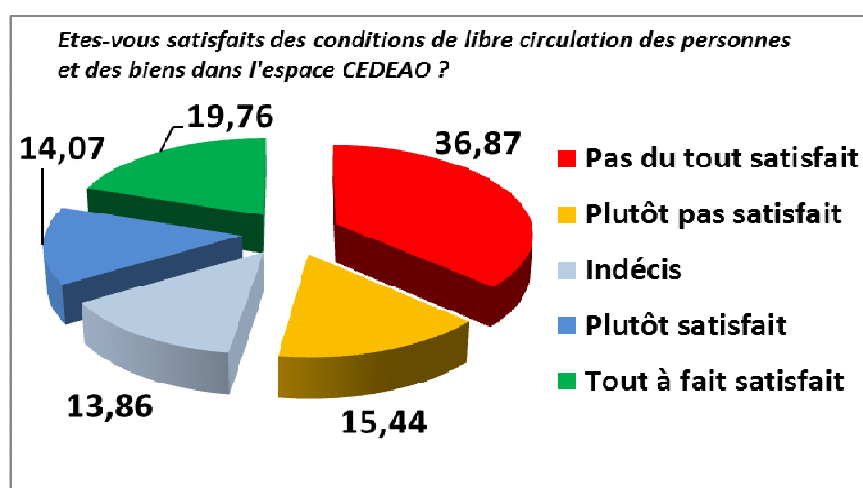
**Graphique 4.10 : Pourcentage des voyageurs selon les solutions de tracasserie et le sexe**



Une plus forte proportion de femmes dit avoir payé pour résoudre les cas de tracasserie. La résolution de certains cas par « négociation-indulgence » ou par « respect de la loi » est plus pratiquée par les hommes.

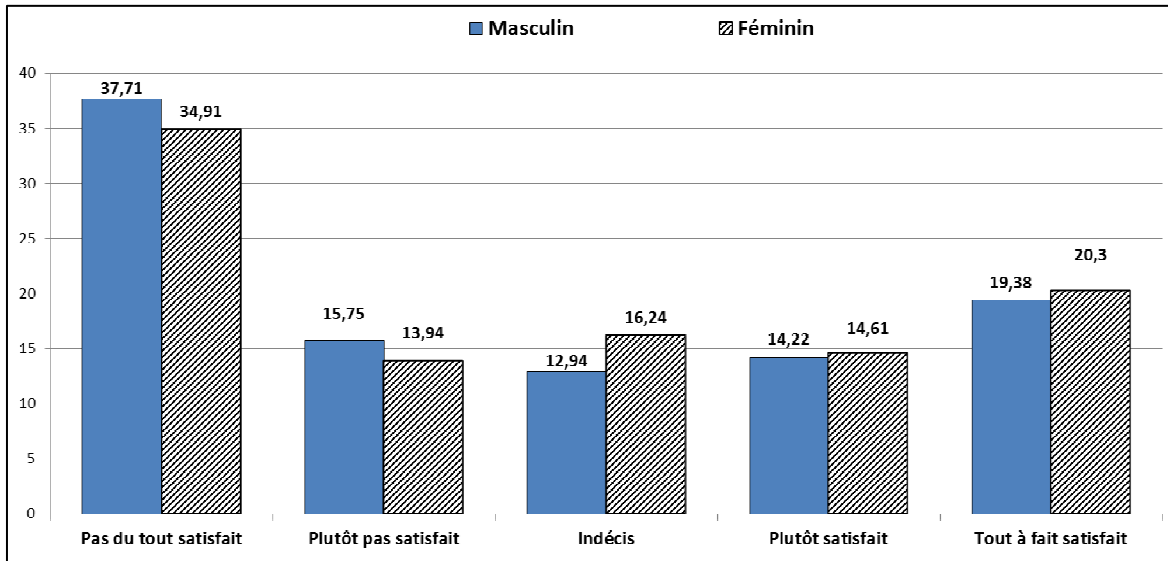
#### IV.2.6- Appréciation de la libre circulation

**Graphique 4.11 : Pourcentage des voyageurs selon le niveau de satisfaction de la libre circulation**



Une forte proportion des voyageurs interviewés (37%) n'est pas du tout satisfait des conditions de libre circulation des personnes et des biens tandis que seulement 19,76% d'entre eux se disent tout à fait satisfait. Plus de 13,86% sont indécis face à la question.

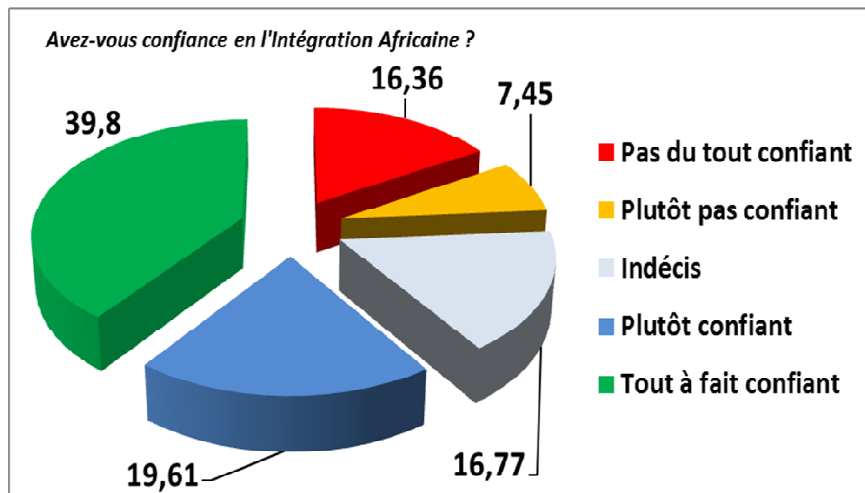
**Graphique 4.12 : Pourcentage des voyageurs selon le sexe et le niveau de satisfaction de la libre circulation**



Les hommes sont plus nombreux à ne pas être satisfaits des conditions de la libre circulation des personnes et des biens. Par contre, une plus forte proportion de femmes reste indécise face à la question (16,24%).

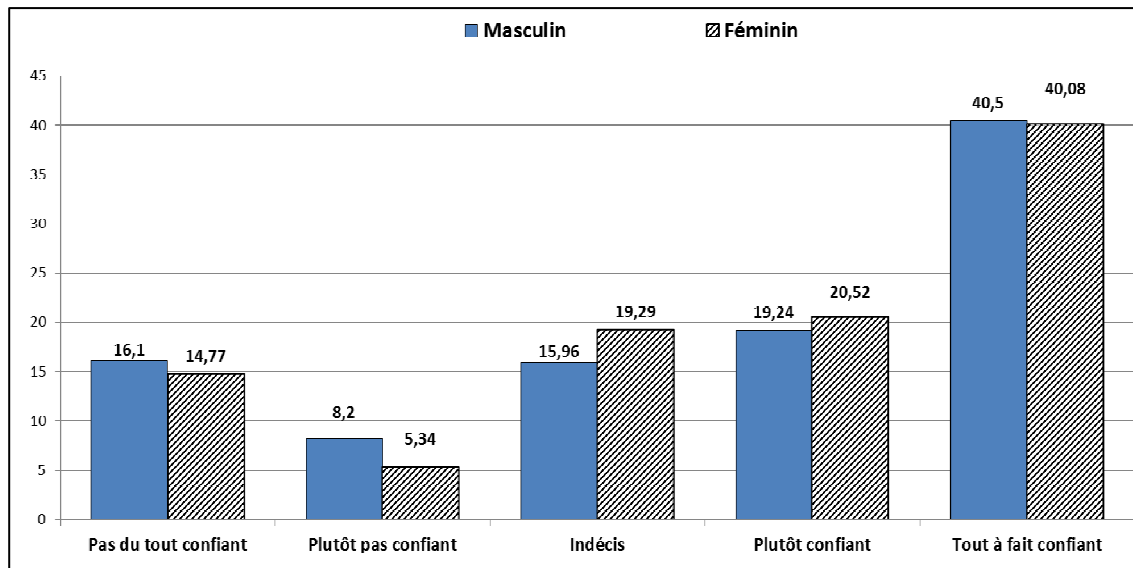
#### IV.2.7- Appréciation de l'Intégration Africaine

**Graphique 4.13 : Pourcentage des voyageurs selon le niveau de confiance de l'Intégration Africaine**



Une forte proportion des voyageurs interviewés (39,8%) sont tout à fait confiants de l'Intégration Africaine tandis que 16,36% disent n'être pas du tout confiants. Plus de 16,77% sont indécis.

**Graphique 4.14 : Pourcentage des voyageurs selon le sexe et le niveau de confiance en l'Intégration Africaine**



Les proportions des voyageurs qui sont tout à fait confiants de l'Intégration Africaine sont assez similaires chez les hommes et les femmes. Les femmes présentent une plus forte proportion d'indécises.

Selon les entretiens, la libre circulation des personnes et des biens comporte beaucoup davantage au profit des populations. Cependant, par manque de contrôle, on fait face à plusieurs inconvénients. D'autres voyageurs pensent que pour l'instant, la CEDEAO ne procure aucun avantage. D'après leurs propos, « *la CEDEAO ne fait pas son travail. Il faut dire aussi que les agents des frontières ne font pas aussi leur travail. Il faut peut-être dire que c'est la CEDEAO car ils ont créé quelque chose de très bien mais malheureusement il n'y a pas de suivi et voilà, nous avons trop de tracasseries au niveau des frontières... La CEDEAO fait son travail entre les chefs d'Etat, mais pas avec la population* ».

#### **IV.2.8- Vague de suggestions issues des entretiens avec les voyageurs sur l'amélioration de la libre circulation**

Les entretiens ont permis aux voyageurs de donner un grand nombre de suggestions en ce qui concerne la bonne marche de la libre circulation des personnes et des biens.

En voici quelques unes :

- Certains suggèrent que les forces de l'ordre ne doivent pas se laisser corrompre par les voyageurs et que les voyageurs qui n'ont pas les documents en règle soient interdits de traverser la frontière.

- Les voyageurs qui n'ont pas de documents en règle doivent payer des contraventions pour avoir des documents (laissez-passer, visa, ...) et continuer leur voyage.
- L'habitude étant une seconde nature, il reste difficile de combattre les rackets par les textes. Certains voyageurs proposent alors : *« il faut que les autorités de la CEDEAO interviennent pour ça. Parce que les policiers et les douaniers sont habitués à prendre l'argent avec force chez les gens. Ils ne peuvent pas changer sauf si le gouvernement impose une force ou un autre système pour arrêter ça ».*
- Plusieurs voyageurs proposent d'établir une frontière commune où il y aura toutes les catégories de forces de l'ordre des différents pays. En effet, les voyageurs ont constaté des disparités dans le traitement des passagers selon la nationalité. Ils suggèrent de sensibiliser les agents des frontières afin qu'ils ne soient plus agressifs lorsqu'il s'agit d'individus d'autres nationalités notamment quand ces derniers entrent dans leur pays.
- Ils suggèrent aussi que les carnets CEDEAO soient délivrés dans tous les pays et pour toutes les nationalités de la CEDEAO à la fois. Pour ce faire, il est nécessaire de mettre à contribution des ambassades pour collecter et traiter les demandes de carnets CEDEAO au profit des ressortissants.
- L'éducation et la sensibilisation des populations reviennent souvent dans les propositions des voyageurs en vue de mieux faire connaître la CEDEAO et de vulgariser sa suprématie sur les Etats membres.
- L'approche novatrice dans les suggestions liées à la sensibilisation est que les voyageurs proposent que l'étude de la CEDEAO soit inscrite au programme d'éducation civique dans chaque Etat de l'espace communautaire.
- Il a été également suggérer la création et l'accroissement de la visibilité des structures chargées de recueillir les plaintes sur place au niveau des frontières.

## **CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS**

### **Conclusion**

La réalisation de cette étude s'est inscrite dans le cadre du projet de mobilisation des voyageurs par voie terrestre autour de l'Intégration Africaine. Elle a eu pour but de collecter et analyser des informations sur les caractéristiques des voyageurs par voie terrestre et recueillir leur avis sur la connaissance et la pratique de la libre circulation des personnes et des biens, sur la CEDEAO et l'Intégration Africaine.

Les résultats montrent, entre autres, que la majorité des voyageurs ne dispose que d'une brève connaissance sur la libre circulation des personnes et des biens, de la CEDEAO et de l'Intégration Africaine. Il en découle de ce fait, une sous information des voyageurs en ce qui concerne les possibilités et les lieux de plainte en cas de tracasseries. Malgré cela, une forte proportion des voyageurs sondés est favorable à l'Intégration Africaine.

L'Afrique est un continent en développement donc d'avenir avec des potentialités énormes. Cependant, un lendemain meilleur passe inéluctablement par la libre circulation des personnes et des biens qui demeure la pierre angulaire de la formation des grands ensembles socioéconomiques.

### **Recommandations**

La rapidité et l'efficacité avec lesquelles l'Afrique réalisera l'intégration, dépendront en grande partie de l'adhésion des peuples, de la forte participation des Organisations de la Société civile et de la volonté politique des Etats aux côtés des Institutions régionales.

Dans l'atteinte de cet objectif, les recommandations ci-dessous ont été formulées :

#### **A l'endroit des populations :**

- Se munir des documents de voyages valables ;
- S'appropriier du concept de l'intégration régionale ;
- Adopter un refus collectif face aux rackets et aux perceptions illicites ;
- Dénoncer toute entrave liée à la libre circulation des personnes et des biens ainsi que ses auteurs ;
- Eviter la corruption.

#### **A l'endroit des Organisations de la Société Civile :**

- Intégrer la problématique de l'intégration régionale dans toutes les actions à mener ;
- Développer des synergies pour l'atteinte les résultats ;
- Renforcer le suivi et l'évaluation des politiques sectorielles définies dans le cadre de la libre circulation ;

- Renforcer les structures de veille et accéder aux espaces d'expression à tous les niveaux.

#### **A l'endroit des Etats :**

- Eduquer et sensibiliser les populations en matière de la libre circulation des personnes et des biens et l'intégration régionale et africaine ;
- Respecter le nombre de postes de contrôle fixés par les organisations sous régionales ;
- Renforcer les connaissances des agents de contrôle aux frontières sur les enjeux de l'Intégration Africaine ;
- Prendre des mesures de sanction contre les agents coupables ;
- Vulgariser et faciliter l'obtention des documents de voyage tels que le carnet CEDEAO, le Passeport, le carnet international de vaccination, etc. ;
- Renforcer les capacités des organisations de la société civile intervenant dans le domaine de l'intégration régionale.

#### **A l'endroit de l'U.A, de la CEDEAO, de l'UEMOA, etc. :**

- Opérationnaliser les mécanismes d'application et de suivi-évaluation de la pratique de la libre circulation ;
- Renforcer les capacités des organisations de la société civile intervenant dans le domaine de l'intégration ;
- Accélérer la création du mécanisme de réception et de traitement des plaintes ;
- Accélérer le programme d'implantation des postes de contrôle juxtaposés entre les Etats membres ;
- Accélérer l'aménagement des routes internationales dans les espaces communautaires régionaux ;
- Mettre en place des instruments juridiques de sanction à l'endroit des Etats qui ne respectent pas les accords.

#### **A l'endroit des Partenaires Techniques et Financiers :**

- Renforcer le partenariat avec les OSC dans le cadre de l'amélioration des échanges commerciaux régionaux ;
- Soutenir et influencer les Etats africains dans l'application des accords régionaux.

## **BIBLIOGRAPHIE**

- CEDEAO, 2008 - Cadre de prévention des conflits de la CEDEAO (CPCC), ABUJA, Nigeria. 66p.
- APT, 2006 - Protection des droits de l'homme en Afrique, APT, Genève, 2006 ISBN 2-940337-03-9, 395p.
- BURKINA FASO, 2008 – L'intégration Africaine, enjeux et implication en Afrique et dans le monde. SP/CNI-SG-MAECR, 44p.
- Bossard L., 2005 - Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO, Secrétariat exécutif de la CEDEAO/CSAO/OCDE, 40p.
- Edo Kodjo Maurille AGBOBILI, 2006 - Dynamique de l'intégration régionale CEDEAO en Afrique de l'Ouest: historique, diagnostic, perspectives ; Revue du CAMES - Nouvelle Série B, Vol. 007 N° 2-2006 (2ème Semestre).
- AfDB, UA, CEA, 2011 - Annuaire statistique pour l'Afrique 2011, 346p.
- A.J.UEMOA, 2012 – Intégration en Afrique : quelques notions de base. Manuel de formation. 22p.
- A.J.UEMOA, 2012 - Méthodologie d'enquête et de sensibilisation dans le cadre de la mobilisation des voyageurs par voie terrestre autour de l'Intégration Africaine, 42p.
- UA, 2011 - Etat de l'intégration en Afrique. 252p.
- CEA, 2004 - Etat de l'intégration régionale en Afrique I, 314p.
- CEA et UA, 2008 - Etat de l'intégration régionale en Afrique III : Vers l'intégration monétaire et financière en Afrique, 332p.
- CEA, UA et BAD, 2010 - Etat de l'intégration régionale en Afrique IV : Développer le commerce intra-africain, 590p.

## **ANNEXES**

## ANNEXE I : TABLEAUX DE RESULTATS

**Tableau A1 : Pourcentage (%) de contrôle selon le corps de métier**

Nombre de contrôles	Type de corps de métier				
	Gendarmerie (%)	Police (%)	Douane (%)	Service de sécurité routière (%)	Autre type de contrôles (%)
0	2,4	2,9	0,0	96,0	96,0
1	28,3	14,3	8,3	4,2	4,2
2	22,7	31,5	23,3	0,0	0,0
3	21,4	19,8	14,5	0,0	0,0
4	8,9	5,8	19,5	0,0	0,0
5	5,8	9,7	18,0	0,0	0,0
6	4,4	4,0	6,2	0,0	0,0
7	3,1	4,2	5,2	0,0	0,0
8	0,0	3,1	1,4	0,0	0,0
9	1,7	3,3	2,4	0,0	0,0
10	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
11	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0
12	0,0	1,7	1,4	0,0	0,0
<b>Total</b>	100	100	100	100	100

**Tableau A2 : Répartition (%) des convois par durée totale des arrêts selon le type de convoi**

Durée des arrêts	ALLER	RETOUR	Total
Moins de 30mn	2,1	0,0	1,0
30 à 59mn	11,5	0,0	5,7
60 à 119mn	26,0	35,4	30,7
120 à 179mn	39,6	39,6	39,6
180mn et plus	20,8	25,0	22,9
<b>Total</b>	100	100	100

**Tableau A3 : Répartition (%) des convois par durée totale des arrêts selon les axes parcourus**

Durées des arrêts	Axes parcourus						Total
	OUAGA-NIAMEY	OUAGA-COTONOU	OUAGA-LOME	OUAGA-KUMASI	OUAGA-BOUAKE	OUAGA-BAMAKO	
moins de 30mn	0,0	0,0	6,3	0,0	0,0	0,0	1,0
30 à 59mn	0,0	0,0	28,1	6,3	0,0	0,0	5,7
60 à 119mn	59,4	18,8	28,1	34,4	25,0	18,8	30,7
120 à 179mn	15,6	40,6	21,9	43,8	50,0	65,6	39,6
180mn et plus	25,0	40,6	15,6	15,6	25,0	15,6	22,9
<b>Total</b>	100	100	100	100	100	100	100

**Tableau A4 : Quelques indicateurs par axe parcouru (%)**

	OUAGA-NIAMEY	OUAGA-COTONOU	OUAGA-LOME	OUAGA-KUMASI	OUAGA-BOUAKE	OUAGA-BAMAKO	Ensemble
<i>Combien de voyage terrestre avez-vous effectué entre deux pays de la CEDEAO ?</i>							
5 voyage ou moins	37,81	60,41	43,09	26,86	45,38	51,45	43,97
Plus de 5 voyages	62,19	39,59	56,91	73,14	54,62	48,55	56,03
Total	100	100	100	100	100	100	100
<i>Connaissez-vous la CEDEAO ?</i>							
Oui	83,66	87,09	78,59	57,74	69,86	81,00	75,63
Non	16,34	12,91	21,41	42,26	30,14	19,00	24,37
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
<i>Connaissez-vous l'Intégration Africaine ?</i>							
Oui	69,40	66,67	52,13	44,35	56,46	62,63	57,48
Non	30,60	33,33	47,87	55,65	43,54	37,37	42,52
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
<i>Connaissez-vous la libre circulation des personnes et des biens ?</i>							
Oui	73,41	86,34	75,73	55,56	52,87	58,10	66,14
Non	26,59	13,66	24,27	44,44	47,13	41,90	33,86
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
<i>Avez-vous été victime de tracasseries lors de ce voyage ?</i>							
Oui	37,5	36,2	37,1	36,2	25,3	36,3	34,7
Non	62,5	63,8	62,9	63,8	74,7	63,7	65,3
Total	100	100	100	100	100	100	100

**Tableau A5 : Répartition (%) des voyageurs par réponse donnée selon le sexe**

	Masculin	Féminin	Total
<i>Qu'est-ce que c'est que la libre circulation des personnes et des biens ?</i>			
Transporter les marchandises sans taxe	11,59	12,22	11,77
Voyager avec documents au complet	62,36	55,69	60,43
Pouvoir voyager dans tous les pays	45,72	44,12	45,26
C'est voyager sans document	3,45	4,71	3,82
Voyager sans tracasserie	63,21	60,33	62,38
Autres	2,26	2,46	2,32
<i>Selon vous, quelles sont les difficultés de la libre circulation ?</i>			
Manque de document de voyage	52,99	42,63	50,09
Mauvaises relations entre Etats	35,19	32,48	34,41
Trop de barrages de contrôle	41,84	42,21	41,94
Insécurité sur les routes	29,83	25,82	28,68
Tracasserie sur les routes	62,78	57,83	61,40
Autres	4,38	3,04	3,98

**Tableau A6 : Raisons et documents de voyage**

	Masculin	Féminin	Total
<i>Quelles sont les raisons du présent voyage ?</i>			
Travail/Affaires	66,24	39,00	59,09
Famille	28,06	49,35	33,96
Tourisme	4,81	6,13	5,17
Vacances	8,83	19,76	11,85
Autres	7,57	6,29	7,22
<i>Quels sont les documents utilisés pour ce voyage ?</i>			
Aucun document	3,79	3,17	3,62
Carte nationale d'identité	76,58	79,88	77,47
Passeport	30,93	25,39	29,43
Carnet CEDEAO	7,89	8,28	7,99
Carnet de vaccination	38,13	49,25	41,12
Carte scolaire/d'étudiant	9,76	8,56	9,44
Autres	4,92	3,01	4,39

**Tableau A7 : Raisons et solutions des tracasseries lors du présent voyage**

	Masculin	Féminin	Total
<i>Raisons des tracasseries selon les victimes ?</i>			
Pas de document de marchandises	5,14	4,10	4,86
Pas de document de voyage	15,58	12,58	14,78
Pas de carnet de vaccination	37,89	31,01	36,18
Pas de pièce d'identité	9,28	8,50	9,08
Aucune	25,00	35,71	27,80
Autres	30,23	24,07	28,57
<i>Quelles solutions avez-vous apportées ?</i>			
Négociation-indulgence	17,97	12,35	16,54
Payer l'argent	72,05	79,55	73,93
Respect de la loi	22,50	17,47	21,21
RAS	5,00	1,92	4,22
Autres	2,63	1,92	2,45

**Tableau A8 : Raisons et solutions des tracasseries lors d'un autre voyage**

	Masculin	Féminin	Total
<i>Raisons des tracasseries selon les victimes ?</i>			
Pas de document de marchandises	9,64	2,45	7,81
Pas de document de voyage	20,28	16,76	19,37
Pas de carnet de vaccination	37,02	30,06	35,27
Pas de pièce d'identité	4,46	7,98	5,36
Aucune	27,16	35,33	29,28
Autres	30,27	21,89	28,12
<i>Quelles solutions avez-vous apportées ?</i>			
Négociation-indulgence	10,63	19,43	12,95
Payer l'argent	70,42	60,34	68,00
Respect de la loi	20,23	22,86	20,90
RAS	3,85	7,74	4,84
Autres	7,33	10,84	8,22

**Tableau A9 : Proportion des voyageurs selon le sexe et le nombre de voyage**

Combien de voyage terrestre avez-vous effectué entre les pays de la CEDEAO ?	Masculin	Féminin	Total
Moins de 3 voyages	16,90	20,54	17,87
3 à 5 voyages	22,61	32,52	25,26
6 voyages ou plus	60,49	46,94	56,86
Total	100,00	100,00	100,00

**Tableau A10 : Connaissance et pratique de la libre circulation**

	Proportion des voyageurs ayant répondu « OUI » à la question posée		
	Masculin	Féminin	Total
Connaissez-vous la CEDEAO ?	75,71	74,32	75,34
Connaissez-vous l'Intégration Africaine ?	57,71	56,30	57,33
Connaissez-vous la libre circulation des personnes et des biens ?	63,69	69,70	65,28
Avez-vous été victime de tracasseries lors de ce voyage ?	34,60	32,67	34,08
Avez-vous déjà été victime de tracasseries lors d'un autre voyage dans l'espace CEDEAO ?	50,00	46,53	49,07
Avez-vous déjà eu des problèmes lors du transport de vos marchandises	28,01	21,45	26,28
Savez-vous que vous pouvez vous plaindre en cas de tracasserie ?	32,84	29,43	31,94
Avez-vous déjà porté plainte pour tracasseries ?	7,14	0,00	5,40

**Tableau A11 : Raisons de l'absence de plainte en cas de tracasserie selon le sexe**

	Masculin	Féminin	Total
La tracasserie est normale	7,58	9,18	7,94
Ne sait pas où se plaindre	38,48	46,94	40,42
Longue procédure judiciaire	41,82	33,67	39,95
Autres (A préciser)	12,12	10,20	11,68
Total	100,00	100,00	100,00

**Tableau A12 : Satisfaction de la libre circulation selon le sexe**

	Masculin	Féminin	Total
Pas du tout satisfait	37,71	34,91	36,98
Plutôt pas satisfait	15,75	13,94	15,28
Indécis	12,94	16,24	13,80
Plutôt satisfait	14,22	14,61	14,33
Tout à fait satisfait	19,38	20,30	19,62
Total	100,00	100,00	100,00

**Tableau A13 : Confiance en l'Intégration Africaine selon le sexe**

	Masculin	Féminin	Total
Pas du tout confiant	16,10	14,77	15,76
Plutôt pas confiant	8,20	5,34	7,45
Indécis	15,96	19,29	16,83
Plutôt confiant	19,24	20,52	19,57
Tout à fait confiant	40,50	40,08	40,39
Total	100,00	100,00	100,00

## **ANNEXE II : OUTILS DE COLLECTE**



*Projet de mobilisation des voyageurs par voie terrestre autour de l'intégration africaine*



### FICHE DE VOYAGE

#### A - IDENTIFICATION DU CONVOI

	Questions et Filtrés	Modalités et codes	SAUTS
A1.	N° de l'axe Parcouru (encercler le code correspondant) OUA-NYA=1 OUA-KUM=4	OUA-COT=2 OUA-BOU=5 OUA-LOM=3 OUA-BAM=6	
A2.	N° du voyage (Va de 1 à 16 voyages(A/R) en raison de 2/mois)	/ _ / _ / _	
A3.	Type de convoi (encercler le code correspondant)	Aller=1      Retour=2	
A3.	Date de départ (J/M/A)    / _ / _ / _	A4. Heure de départ :    _ h _ mn	
A5.	Date d'arrivée (J/M/A)    / _ / _ / _	A6. Heure d'arrivée :    _ h _ mn	
A7.	Nombre de passagers	/ _ / _ / _	
A8.	N° d'immatriculation du véhicule		
A9.	Société de transport	/ _ / _ / _	
A10.	Pays de siège de la société de transport	/ _ / _ / _	
A11.	Nom et prénoms de l'enquêteur 1	/ _ / _ / _	
A12.	Nom et prénoms de l'enquêteur 2	/ _ / _ / _	

#### B. PERCEPTION DES RELATIONS VOYAGEURS/AUTORITES DE CONTRÔLE

	Noter selon la fréquence d'observation				
	0=aucun	1=très rarem	2=rare	3=moyen	4=fréquent

##### Etat du voyage

	Pays de depart					Pays d'arrivée						
	0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5
B1. Climat conflictuel												
B2. Méfiance												
B3. Antipathie												
B4. Manque de respect												
B5. Transparence												
B6. Corruption												
B7. Négligence des voyageurs												
B8. Mauvais traitement des voyageurs												
B9. Respect des voyageurs												
B10. Besoin de changement positif												

##### Appréciation des moteurs de changement (notée de 0 à 5)

	Pays de depart					Pays d'arrivée						
	0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5
B11. Les décrets												
B12. La sensibilisation												
B13. La dénonciation												
B14. La répression												

C. TABLEAU RECAPITULATIF DES ARRETS (POINTS DE CONTROLE)

N°	Localité	Début de l'arrêt	Fin de l'arrêt	Type de contrôle (Police, douane ou gendarmerie...)	Observations particulières (Pourquoi l'arrêt a été particulièrement long)



**Project of mobilisation of overland travellers  
about African Integration**



**TRAVELLER QUESTIONNAIRE**

Please fill this questionnaire in an anonymous way. Provided informations will be treated confidentially

**A - TRAVELLER IDENTIFICATION**

	Questions and filters	Modes and codes	skips	
A0.	N° of the coverd road (surround the corresponding code)	OUA-NYA=1 OUA-KUM=4	OUA-COT=2 OUA-LOM=3 OUA-BOU=5 OUA-BAM=6	
A1.	N° of the journey ( from 1 to 16(round trip) 2 times a month)	/ / / /		
A2.	Type of journey ( surround the corresponding code)	Outward=1	Return=2	
A3.	N° of person in the bus	/ / / / /		

**B. JOURNEY CHARACTERISTICS AND KNOWLEDGE OF INTEGRATION**

B1.	How many overland journeys did you make in the ECOWAS space?	1	2	3	4	5	6+	
B2.	What are the reasons of the present journey?	Work/business.....	A	Tourism .....	C			
		Family.....	B	Holidays .....	D			
		others( precise).....			X			
B3.	What are the documents used for this journey?	Not any.....	A	Certificate of Vacc.....	E	Passport.....	C	
		National ID card.....	B	ECOWAS travel certificate.....	D	Student card.....	F	
		Others(precise).....			X			
B4.	What are your country of destination?	/ / / / /						
B5.	Did you know ECOWAS (before today)	Yes.....	1	No.....	2	if 2 go to B8		
B6.	What does ECOWAS stand for?	_____						
B7.	According to you what are the advantages of ECOWAS?	_____						
B8.	Did you know african integration? (before today)	Yes.....	1	No.....	2	if 2 go to C0		
B9.	What does african integration stand for?	_____						
B10.	According to you what are the advantages of african integration ?	_____						

**C. KNOWLEDGE AND PRACTICE OF FREE MOVEMENT**

C0.	Did you know the free movement of persons and goods ? (before today)	Yes.....	1	No .....	2	if 2 go to C3		
C1.	What is the free movement of persons and goods?	To carry goods without taxes.....	A	To travel without any document.....	D			
		To travel with full documentation....	B	To travel without harassment.....	E			
		To be able to travel in all countries..	C	Others (precise) : .....	X			
C2.	According to you what are the difficulties related to free movement ?	Lack of journey document.....	A	Insecurity on roads .....	D			
		Bad relationship between states ....	B	harassments on roads .....	E			
		Too much checkpoints .....	C	Others(precise) : .....	X			
C3.	Date of your previous journey in ECOWAS space?	/ / / / / DD MM YYYY						
C4.	Have you been victim of harassment during that previous journey?	Yes.....	1	No .....	2	if 2 go to C7		
C5.	If yes what were the reasons of these harassments ?	No documentation for goods .....	A	No ID card.....	D			
		No journey documents.....	B	Not any.....	E			
		No certificate of vaccination.....	C	Others (precise) .....	X			

Questions et Filters		Modes and codes				Skips
C6.	What solutions did you bring?	Negotiation-leniency .....	A	Respect of law .....	C	
		Pay money .....	B	Nothing to report .....	D	
		Others (precise) _____			X	
C7.	Have you already been victim of harassment during another journey in ECOWAS space?	Yes .....	1	No .....	2	If 2 go to C10
C8.	If yes what were the reasons of those harassments?	No documentation for goods.....	A	No ID card.....	D	
		No journey document.....	B	Not any.....	E	
		No certificate of vaccination.....	C	Others (precise) _____	X	
C9.	What solutions did you bring?	Negotiation-leniency.....	A	Respect of law .....	C	
		Pay money .....	B	Nothing to report.....	D	
		Others(precise) _____			X	
C10.	Do you know somebody else who was victim of harassments in the ECOWAS space	Yes.....	1	No.....	2	
C11.	Did you already have problems during the transport of your goods?	Yes.....	1	No.....	2	
C12.	Do you know that you can complain in case of harassment?	Yes.....	1	No.....	2	If 2 go to D1
C13.	Did you already make a formal complaint for harassment	Yes.....	1	No.....	2	If 2 go to C15
C14.	If yes where did you make the complaint?	In the country where you have been victim....	1	Your country... In another country _____	2 3	
C15.	If no why did'nt you make the complaint?	Harassment is normal.....	1	Do not know where to complain.....	2	
		long legal procedure.....	3	Others (precise) _____	9	
<b>D. APPRECIATION OF INTEGRATION AND FREE MOVEMENT</b>						
		Not at all	rather not	indifferent	rather	completely
D1.	Are you satisfied about the conditions of free movement of persons and goods in the ECOWAS space?	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
D2.	Do you trust in african integration	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
<b>E. SUGGESTIONS AND RECOMMANDATIONS</b>						
E1.	What must populations do for a better integration?	_____				
E2.	What must States do for a better integration of people?	_____				
E3.	What must ECOWAS do for a better integration of people?	_____				
E4.	Other recommandations and suggestions	_____				
<b>F - INTERVIEWEE SOCIO- DEMOGRAPHICAL CHARACTERISTICS</b>						
F1.	Date of birth	_____ / _____ / _____				If given go to F3
F2.	Age	_____ / _____ / _____				
F3.	Sex	_____ / _____ / _____				
F4.	What is your birth place?	Town/ village: _____	Country: _____ / _____ / _____			
F5.	What is your nationality?	_____ / _____ / _____				
F6.	What is your present place of residence?	Town/ Village: _____	Country: _____ / _____ / _____			
F7.	What kind of school ? did you attend?	Not any.....1	Koranic sch.....2	Formal school .....	3	If 1 go to F9
		literacy center.....4	Others( precise) _____		9	
F8.	What is the highest level?	_____ / _____ / _____				
F9.	What are the languages you speak the most?	Lg1: _____	Lg2: _____	Lg3: _____		
F10.	What is your occupation?	_____ / _____ / _____				
F11.	Marital status	Single.....1	Free union.....2	Married.....3	Widow/ divorced.....4	

**THANK YOU AND GOOD TRIP!**



Projet de mobilisation des voyageurs par voie terrestre autour de l'intégration africaine



## QUESTIONNAIRE VOYAGEUR

Veillez remplir ce questionnaire de façon anonyme. Les informations fournies seront traitées de façon confidentielle

### A - IDENTIFICATION DU VOYAGEUR

Questions et Filtres		Modalités et codes		SAUTS
A0.	N° de l'axe Parcours (encercler le code correspondant) OUA-NYA=1 OUA-KUM=4	OUA-COT=2 OUA-BOU=5	OUA-LOM=3 OUA-BAM=6	
A1.	N° du voyage (Va de 1 à 16 voyages(A/R) en raison de 2/mois)	/ /		
A2.	Type de voyage (encercler le code correspondant)	Aller=1	Retour=2	
A3.	N° de l'individu (dans le car)	/ / /		

### B. CARACTERISTIQUES DU VOYAGE ET CONNAISSANCE DE L'INTEGRATION

B1.	Combien de voyage terrestre avez-vous effectué entre dix pays de la CEDEAO	1	2	3	4	5	6+	
B2.	Quelles sont les raisons du présent voyage	Travail/Affaire ..... A	Tourisme ..... C					
		Famille ..... B	Vacances ..... D					
		Autres (préciser) _____		X				
B3.	Quels sont les documents utilisés pour ce voyage	Aucun document....A	Passeport.....C	Carnet de vacc. ....E				
		Cart. d'id. nat. ....B	Carnet CEDEAO.....D	Carte scol./d'étud. ...F				
		Autres (Préciser) _____		X				
B4.	Quel est votre pays de destination?	/ / /						
B5.	Connaissez-vous la CEDEAO ? (avant aujourd'hui)	OUI ..... 1	NON ..... 2		Si 2 aller à B8			
B6.	Qu'est ce que c'est que la CEDEAO ?	_____						
B7.	Selon vous, quels sont les avantages de la CEDEAO ?	_____						
B8.	Connaissez-vous l'Intégration Africaine ? (avant aujourd'hui)	OUI ..... 1	NON ..... 2		Si 2 aller à C0			
B9.	Qu'est ce que c'est que l'Intégration Africaine ?	_____						
B10.	Selon vous, quels sont les avantages de l'Intégration Africaine ?	_____						

### C. CONNAISSANCE ET PRATIQUE DE LA LIBRE CIRCULATION

C0.	Connaissez-vous la libre circulation des personnes et des biens ? (avant aujourd'hui)		OUI... 1	NON ... 2	Si 2 aller à C3
C1.	Qu'est-ce que c'est que la libre circulation des personnes et des biens	Transporter les marchandises sans taxe.....A Voyager avec documents au complet.....B Pouvoir voyager dans tous les pays.....C	C'est voyager sans document.....D Voyager sans tracasserie.....E Autres (préciser) : .....X		
C2.	Selon vous, quelles sont les difficultés de la libre circulation ?	Manque de document de voyage.....A Mauvaises relations entre Etats .....B Trop de barrages de contrôle .....C	Insécurité sur les routes .....D Tracasserie sur les routes .....E Autres (préciser) : .....X		
C3.	Date de votre voyage précédent dans l'espace CEDEAO ?	/ /			
		JJ MM AA			
C4.	Avez-vous été victime de tracasseries lors de ce voyage ?	OUI ..... 1	NON ..... 2		Si 2 aller à C7
C5.	Si oui, quelles étaient les raisons des tracasseries ?	Pas de document de marchandises .....A Pas de document de voyage.....B Pas de carnet de vaccination.....C	Pas de pièce d'identité.....D Autres (préciser) .....X Aucun .....E		

Questions et Filtrés		Modalités et codes		SAUTS		
C6.	Quelles solutions avez-vous apportées ?	Négociation-indulgence.....A Payer l'argent .....B Autres (préciser) _____>	Respect de la loi .....C RAS.....D			
C7.	Avez-vous déjà été victime de tracasseries lors d'un autre voyage dans l'espace CEDEAO ?	OUI ..... 1	NON ..... 2	Si 2 aller à C10		
C8.	Si oui, quelles étaient les raisons des tracasseries ?	Pas de document de marchandises .....A Pas de document de voyage.....B Pas de carnet de vaccination.....C	Pas de pièce d'identité.....D Autres (préciser) .....X Aucun .....E			
C9.	Quelles solutions avez-vous apportées ?	Négociation-indulgence.....A Négociation-corrupcion .....B Autres (préciser) _____>	Respect de la loi .....C RAS.....D			
C10.	Connaissez vous quelqu'un d'autre qui a été victime de tracasseries lors d'un voyage dans l'espace CEDEAO ?	OUI ..... 1	NON ..... 2			
C11.	Avez-vous déjà eu des problèmes lors du transport de vos marchandises	OUI ..... 1	NON ..... 2			
C12.	Savez-vous que vous pouvez vous plaindre en cas de tracasserie	OUI ..... 1	NON..... 2	Si 2 aller à D1		
C13.	Avez-vous déjà porté plainte pour tracasseries	OUI ..... 1	NON ..... 2	Si 2 aller à C15		
C14.	Si oui, où avez-vous porté plainte?	Dans le pays où vous avez été victime ..... 1 Dans un autre pays _____3	Votre pays..... 2			
C15.	Si non pourquoi n'avez-vous pas porté plainte?	La tracasserie est normale .....1 Longue procédure judiciaire.....3	Ne sait pas où se plaindre .....2 Autres (A préciser) .....9			
<b>D. APPRECIATION DE L'INTEGRATION ET DE LA LIBRE CIRCULATION</b>						
		Pas du tout	Plutôt pas	Indifférent	Plutôt	Tout à fait
D1.	Etes vous satisfaits des conditions de libre circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
D2.	Croyez-vous en l'Intégration Africaine	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
<b>E. SUGGESTIONS ET RECOMMANDATIONS</b>						
E1.	Qu'est-ce que les populations doivent faire pour une meilleure intégration ?	_____				
E2.	Qu'est-ce que les Etats doivent faire pour une meilleure intégration des populations ?	_____				
E3.	Qu'est-ce que la CEDEAO doit faire pour une meilleure intégration des populations ?	_____				
E4.	Autres recommandations et suggestions	_____				
<b>F - CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'ENQUETE</b>						
F1.	Date de naissance	/ /				Si donnée aller à F3
F2.	Âge	/ /				
F3.	Sexe	/ /				
F4.	Quel est votre lieu de naissance?	localité: _____	Pays: _____			/ / /
F5.	Quelle est votre nationalité?	/ / /				
F6.	Quel est votre lieu de résidence actuel?	localité: _____	Pays: _____			/ / /
F7.	Quel type d'école avez-vous fréquentée ?	Aucune.....1	Madersa-coraniq.....2	Ecole Formelle .....3	Centre d'Alphab .....4	Autres (A préciser) .....9
F8.	Quel est le dernier niveau d'étude atteint	/ / /				Si 1 aller à F9
F9.	Quelles sont les langues que vous parlez le plus?	Lg1: _____	Lg2: _____	Lg3: _____		
F10.	Quelle est votre profession?	/ / /				
F11.	Etat matrimonial	Célibataire.....1	Union libre.....2	Marié.....3	Veuf/Divorcé.....4	

MERCİ ET BON VOYAGE



## GUIDE D'ENTRETIEN APPROFONDI (VOYAGEURS)

### A. IDENTIFICATION DE L'ENTRETIEN

Axe parcouru : .....

N° du voyage sur l'axe : ....., Type de voyage.....

Date de l'entretien.....

Heure de début de l'entretien : .....

Heure de fin de l'entretien : .....

Nom et prénom de l'enquêteur .....

### B. CONNAISSANCE DE LA CEDEAO ET DE LA LIBRE CIRCULATION

- Connaissance de la : CEDEAO, UEMOA (définition, ...);
- Avantages de ces structures pour les populations ;
- Définition de la libre circulation des personnes et des biens ;
- Avantages de la libre circulation pour les populations et les pays ;
- Inconvénients de la libre circulation ;

### C. PRATIQUES ET EXPERIENCES DE LA LIBRE CIRCULATION

- Quels sont les documents que vous utilisez pour voyager ? Est-ce que ces documents sont reconnus par les forces de sécurité ?
- Est-ce que les forces de sécurité exigent d'autres documents ou autres choses lors de vos voyages ?
- Y a-t-il des obstacles à la libre circulation des personnes et des biens ?
- Quels sont les obstacles à la libre circulation dans l'espace CEDEAO ?
- Quels sont les raisons de ces obstacles ?

### D. SUGGESTIONS

- Suggestions pour une libre circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO (Populations, Etats) ;
- Suggestions pour une amélioration du rôle des structures étatiques (Police, douanes...) et des organisations sous régionales dans le cadre de la libre circulation ;
- Suggestions d'actions novatrices à mener pour une meilleure intégration africaine ;  
(Sonder de sorte à obtenir de nouvelles actions)
- Autres commentaires.

## E. CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES ET DEMOGRAPHIQUES

- 1- Sexe.....
- 2- Age.....
- 3- Lieu de naissance.....
- 4- Nationalité.....
- 5- Lieu de résidence actuel.....
- 6- Niveau d'étude.....
- 7- Profession .....
- 8- Régularité des voyages .....
- 9- Objectifs du voyage actuel .....

**Merci infiniment pour votre disponibilité**

**BON VOYAGE**

## FICHE DE SONDAGE

ETES-VOUS POUR OU CONTRE L'INTEGRATION REGIONALE

**Pour**                       **Contre**                       *Indifférent*

Sexe.....Age.....Pays.....Lieu de résidence.....

Axe N° : ..... Date..... Fiche N°.....

---

## FICHE DE SONDAGE

ETES-VOUS POUR OU CONTRE L'INTEGRATION REGIONALE

**Pour**                       **Contre**                       *Indifférent*

Sexe.....Age.....Pays.....Lieu de résidence.....

Axe N° : ..... Date..... Fiche N°.....

---

## FICHE DE SONDAGE

ETES-VOUS POUR OU CONTRE L'INTEGRATION REGIONALE

**Pour**                       **Contre**                       *Indifférent*

Sexe.....Age.....Pays.....Lieu de résidence.....

Axe N° : ..... Date..... Fiche N°.....

---

## FICHE DE SONDAGE

ETES-VOUS POUR OU CONTRE L'INTEGRATION REGIONALE

**Pour**                       **Contre**                       *Indifférent*

Sexe.....Age.....Pays.....Lieu de résidence.....

Axe N° : ..... Date..... Fiche N°.....

---

## FICHE DE SONDAGE

ETES-VOUS POUR OU CONTRE L'INTEGRATION REGIONALE

**Pour**                       **Contre**                       *Indifférent*

Sexe.....Age.....Pays.....Lieu de résidence.....

Axe N° : ..... Date..... Fiche N°.....