

Université Assane Seck de Ziguinchor



UFR des Lettres, Arts et Sciences Humaines
Département de Langues Étrangères Appliquées

Mémoire de Master
Coopération internationale et développement local

**Sujet : La Libre Circulation dans l'espace CEDEAO : étude sur les postes frontaliers de
Keur Ayip (Sénégal Gambie) et de *Mpack* (Sénégal Guinée-Bissau)**

Présenté par :

Moustapha BADJI

Sous la direction de :

D^r Youssouph COLY

Membres du jury:

Prénom et Nom	Grade	Qualité	Etablissement
M. Eugène Tavarès	Maitre de conférences	Président du jury	UASZ
M. Doudou Dieye Gueye	Maitre-assistant	Examineur	UASZ
M. Alexandre Gomis	Coordonnateur MCC	Examineur	Maison des Citoyens De la CEDEAO
M. Youssouph Coly	Maitre-assistant	Directeur de recherche	UASZ

Année académique 2019-2020

DEDICACES

Je dédie ce mémoire à :

- toute la famille BADJI ;
- mes chers parents (Fatou Diédhiou, Kourou Mamadou Badji, Fanta Cissé) pour les sacrifices consentis pour notre réussite ; qu'Allah soit satisfait d'eux ;
- mes frères, sœurs, cousins et cousines ; que Dieu puisse les guider sur le chemin de la sagesse et de la prospérité ;
- tous mes amis ;
- toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à ma carrière universitaire ;
- tous mes chers coéquipiers de Bio-Boudjek ;
- tous mes coéquipiers d'ENACTUS /UASZ.

REMERCIEMENTS

Mes remerciements s'adressent à :

- mon encadreur, Dr Youssouph Coly, pour son assistance, ses orientations durant toute la rédaction de ce mémoire ;
- l'ensemble du corps professoral de l'Université Assane Seck de Ziguinchor (UASZ) pour la qualité des enseignements reçus durant notre parcours académique ainsi qu'à tous les membres de l'administration ;
- monsieur l'ambassadeur, son excellence Saliou Cissé pour ses sages conseils et ses orientations stratégiques dans la maîtrise de l'aspect diplomatique du sujet.
- monsieur Alexandre Gomis, pour ses orientations, sa disponibilité et ses suggestions ;
- mes camarades de promotion, pour toutes ces années d'endurance. Le chemin a été long.

RÉSUMÉ

Cette recherche est une étude de cas sur la libre circulation des personnes en Ségambie méridionale. L'objectif principal de ce mémoire est de faire une évaluation de la vision 2020 de la CEDEAO. Pour arriver à cette fin, nous nous sommes focalisés sur deux postes de contrôle frontalier situés d'une part entre le Sénégal et la Gambie (*Keur Ayip*), d'autre part entre le Sénégal et la Guinée Bissau (*Mpack*). Cela a permis de mesurer l'effectivité des instruments de passages établis par la Communauté en vue de faciliter les mobilités. En outre, cette recherche permet d'identifier les principaux facteurs d'obstacles auxquels est confronté le processus d'intégration des économies et des peuples.

La thématique de ce mémoire repose sur une littérature qui s'articule entre intégration des pays et développement. L'élaboration de la méthode de travail est basée sur une approche à la fois qualitative et quantitative. La combinaison de ces méthodes a abouti à des résultats qui démontrent les forces et les limites du processus de libre circulation en Afrique de l'ouest, spécialement entre le Sénégal, la Gambie et la Guinée Bissau.

En dehors de ces résultats, l'étude a permis de mesurer la perception des citoyens de la communauté sur le processus de libre circulation et de l'intégration régionale de façon globale. Cette dimension de l'intégration n'est pas appréciée de la même manière par tous.

Mots clés : CEDEAO, intégration, libre circulation, poste de contrôle, vision 2020

ABSTRACT

This research is a case study about the movement of goods and persons in southern Senegambia. It aims to evaluate the ECOWAS vision 2020. To achieve this end, we focused on two checkpoints located between Senegal and the Gambia in one part, between Senegal and Guinea Bissau in other part. It helped to measure the effectiveness of the instruments implemented by the community to facilitate the mobility. In addition, this research helps to the identification of the main obstacles on which the process of the integration of the economies and the populations is confronted.

The thematic of this study is based on a literature linked between integration and development. So, this literature helped to elaborate a working method based on qualitative and quantitative approach. The combination of these methods achieves some results that show the forces and weaknesses of the free movement process in West Africa especially between Senegal, the Gambia and Guinea Bissau.

A part from the results, this study helps to measure the perception of the community citizens on free movement and regional integration process in general. This dimension of the integration does not benefit from the same appreciation among the citizens.

Key words: ECOWAS, integration, free movement, checkpoint, vision 2020

RESUMEN

Este trabajo es un estudio de caso sobre el movimiento de las mercancías y las personas en Senegambia meridional. Su objeto queda la evaluación de la Visión 2020 de la CEDEAO. Para lograr este fin, nos centramos en dos puestos de control ubicados entre Senegal y Gambia en una parte, entre Senegal y Guinea Bissau en la otra parte. Ayudó a medir la efectividad de los instrumentos empleados por la comunidad para facilitar la movilidad. Además, este trabajo ayuda a identificar los principales obstáculos a los que se enfrenta el proceso de integración de las mercancías y las poblaciones.

La temática de este estudio está basada sobre una literatura que establece el vínculo entre integración y desarrollo. Por tanto, esta literatura ayuda a elaborar un método de trabajo basado en un enfoque cualitativo y cuantitativo. La combinación de estos métodos logra unos resultados que muestran las fuerzas y debilidades del proceso de libre circulación en África occidental, especialmente entre Senegal, Gambia y Guinea-Bisáu.

Además de los resultados, este estudio ayuda a medir la percepción de los ciudadanos de la comunidad sobre la libre circulación y el proceso de integración regional en general. Esta dimensión de la integración no se beneficia de la misma apreciación entre los ciudadanos.

Palabras clave: CEDEAO, integración, libre circulación, puesto de control, visión 2020

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

AMAO	Agence monétaire de l’Afrique de l’Ouest
AQMI	Al-Qaïda au Maghreb islamique
ARAA	Agence régionale pour l’agriculture et l’alimentation
ARREC	Autorité de régulation régionale du secteur de l’électricité de la CEDEAO
BAD	Banque africaine de développement
BU	Bibliothèque universitaire
BID	Banque d’investissement et de développement
CDDG	Centre de la CEDEAO pour le développement du genre
CDJSC	Centre de développement de la jeunesse et des sports de la CEDEAO
CEA	Communauté Est africaine
CEANU	Commission économique pour l’Afrique des Nations Unies,
CEAO	Communauté des Etats de l’Afrique de l’Ouest
CEDEAO	Communauté économique des Etats de l’Afrique de l’Ouest
CEEAC	Communauté économique des Etats de l’Afrique centrale
CER	Communauté économique régionale
CEREEC	Centre pour les énergies renouvelables et l’efficacité énergétique de la CEDEAO
CREILAC	Centre de recherche interdisciplinaire sur les langues, arts et cultures
CSAO	Club du sahel et de l’Afrique de l’Ouest
DUDH	Déclaration universelle des droits de l’homme
ECOMOG	ECOWAS Monitoring Group
EEEOA	Echanges d’énergie électrique Ouest Africaine
FLING	Front de lutte pour l’indépendance nationale de la Guinée
GIABA	Groupe d’action intergouvernementale de lutte contre le terrorisme et le blanchiment d’argent

IIRA	Indice de l'intégration régionale en Afrique
IMAO	Institution monétaire de l'Afrique de l'Ouest
LCP	Libre circulation des personnes
MAP	Millenium African Plan
MCC	Maison des citoyens de la CEDEAO
MFDC	Mouvement des forces démocratiques de Casamance
NBIC	National Biometric Identity Card
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
OCDE	Organisation de coopération et de développement économique
OMVG	Organisation de mise en valeur du fleuve Gambie
ONG	Organisation non gouvernementale
ONU	Organisation des nations unies
OOAS	Organisation ouest-africaine de la santé
OUA	Organisation de l'unité africaine
PAIGC	Parti africain pour l'indépendance de la Guinée Bissau et du Cap-Vert
PNMS	Politique nationale de migration du Sénégal
PPDU	Unité de préparation et de développement des projets d'infrastructures de la CEDEAO
SADC	South African Development Community
SD	Sans Données
SDN	Société des nations
SLEC	Schéma de libéralisation des échanges de la CEDEAO
TIC	Technologies de l'information et de la communication
UA	Union Africaine
UCRE	Unité de coordination des ressources en eau
UE	Union Européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest Africaine
UMA	Union du Maghreb Arabe
UMOA	Union monétaire Ouest Africaine

WAPIS West African Police Information System

ZLECAF Zone de libre-échange continentale africaine

SOMMAIRE

Introduction	1
Première partie : Cadres théorique et méthodologique.....	4
Chapitre 1 : Cadre théorique	6
Chapitre 2 : Cadre méthodologique.....	29
Deuxième partie : L'espace guinéo-séné-gambien dans la CEDEAO.....	36
Chapitre 1 : L'espace guinéo-séné-gambien : une histoire et un peuple.....	38
Chapitre 2 : Cadres juridique et réglementaire de la libre circulation dans l'espace CEDEAO.....	56
Troisième partie : La libre circulation dans l'espace guinéo-séné-gambien au terme de l'objectif 2020 de la CEDEAO.....	74
Chapitre 1 : La libre circulation et les réalités transfrontalières entre le Sénégal, la Gambie et la Guinée Bissau.....	76
Chapitre 2 : Vérifications d'hypothèses, discussions et recommandations	97
Conclusion	106

INTRODUCTION

La problématique de la libre circulation des personnes en Afrique de l'ouest suscite un grand intérêt chez les dirigeants de la communauté. Elle est perçue comme la pierre angulaire de l'intégration régionale. En effet, la libre circulation constitue l'une des cinq (5) dimensions de l'Indice de d'intégration régionale en Afrique (IIRA).

Hormis la dimension infrastructurelle, toutes les autres dépendent d'elle en ce sens qu'elle booste la connectivité et favorise le développement du commerce. L'importance qui lui est accordée se matérialise, entre autres, par l'harmonisation des documents de voyage tels que le passeport de la CEDEAO, la carte d'identité biométrique ou la suppression des visas pour les pays membres de la communauté. Cela prouve à tel point la communauté aspire à une libération complète des mobilités. La libre circulation constitue effectivement un outil qui permet de mesurer le degré de coopération des pays concernés.

Toutefois, la question concernant la souveraineté des Etats soulève un débat sur l'effectivité de ce processus. Devant l'ambition étatique de protéger les intérêts nationaux, la moralité et la santé publique, la matérialisation de ce processus suscite des interrogations. De même, l'écart de développement des pays en termes d'infrastructures est l'un des facteurs qui ralentissent le mouvement des personnes. En effet, considérée comme l'un des blocs régionaux les plus intégrés, la force de la communauté ouest africaine réside dans ses initiatives en matière de libre circulation. « Les pays de la CEDEAO affichent leur meilleure performance en matière de libre circulation des personnes. »¹

Ce succès de la sous-région peut être dû à son histoire et à l'engagement des chefs d'Etats et de gouvernements. Mais la situation au niveau des postes de contrôle frontalier et la perception même des citoyens méritent une attention particulière en ce sens que la région demeure plus ou moins fragilisée par le déficit d'infrastructures transfrontalières capables d'optimiser les coûts. De ce fait, cette étude concourt à l'analyse de la situation au niveau des postes de contrôle pour participer à la consolidation des acquis et à la proposition de nouvelles initiatives adaptées aux aspirations des citoyens de la communauté. Elle ambitionne tout de même de faire une évaluation de la vision 2020 de la CEDEAO. Cette recherche concerne trois pays membres de l'organisation, à savoir le Sénégal, la Gambie et la Guinée Bissau.

¹ BAD, CUA, CEANU, *Indice de l'Intégration Régionale en Afrique*, édition 2019, Addis-Abeba, 2020, p. 12.

L'espace qui englobe l'ensemble de ces trois pays est communément régi sous le vocable de la Sénégalie méridionale.

L'objectif visé par le présent mémoire est d'évaluer le processus de la libre circulation dans cette zone. Il s'agit, plus précisément, de répondre à la question suivante : La libre circulation est-elle effective dans l'espace CEDEAO ?

Ce travail est subdivisé en trois parties qui comportent chacune deux chapitres. La première définit les cadres théorique et méthodologique tandis que la deuxième aborde les relations entre ces trois pays en plus du cadre juridique et réglementaire qui régit leur coopération actuelle. La troisième partie est consacrée à la présentation des résultats de la recherche, à la vérification des hypothèses formulées, aux discussions et aux recommandations.

**PREMIERE PARTIE : CADRES THEORIQUE
ET METHODOLOGIQUE**

Les cadres théorique et méthodologique constituent, dans une recherche scientifique, la partie préliminaire du travail. Ils permettent une meilleure compréhension de la thématique en ce sens que c'est le lieu d'élucidation des concepts utilisés et de la démarche adoptée pour l'étude. Cette partie sera consacrée à la conception théorique et à la démarche méthodologique de cette étude qui porte sur la libre circulation dans l'espace de la CEDEAO.

Le premier chapitre intitulé cadre théorique traitera successivement de la problématique, des objectifs de la recherche ainsi que des hypothèses de travail, de la définition des concepts et de la revue de la littérature existante. Le deuxième chapitre, ou cadre méthodologique, sera consacré à la méthodologie adoptée. Il s'agit des techniques et outils de collecte de données, des techniques et outils de traitement des données, de la délimitation du cadre de l'étude et de l'échantillonnage et enfin des difficultés rencontrées.

CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE

1. Problématique

Au lendemain de la conférence de Berlin [14 novembre 1884_26 février 1885] qui marqua le partage des territoires du continent africain par les européens, on assista à un morcellement du continent qui faisait fi de ses conditions économiques, géographiques et socioculturelles. Cela avait comme but d'élargir les zones d'influence des pays européens tout en évitant les conflits entre ces différentes puissances coloniales présentes sur le sol africain.

Cette situation a duré pendant des décennies jusqu'au lendemain de la seconde guerre mondiale où d'éminentes personnalités, y compris celles du continent noir et ou de la diaspora, revendiquaient l'indépendance des territoires colonisés. En remplacement de la Société Des Nations (SDN), l'Organisation des Nations Unies (ONU) voit le jour le 26 juin 1945 à San Francisco en Californie (USA) et se présente comme l'instance dans laquelle se développent les relations internationales. C'est à cet effet qu'a été adoptée la résolution 1514 de l'Assemblée générale de L'ONU du 14 décembre 1960 permettant à beaucoup de pays africains d'accéder à la souveraineté internationale.

Cependant, sur le plan politico-économique, il y a un écart sérieux entre pays développés et ceux fraîchement indépendants. En effet, du fait des frontières arbitraires correspondant aux limites administratives des anciennes colonies, ces nouveaux Etats ont dû se conformer aux dimensions modestes héritées de la colonisation tant sur le plan démographique et territorial que sur le plan économique. Faisant face à de nombreux défis socio-économiques, ils se sont rendus compte de la nécessité de dépasser le cadre de leur souveraineté nationale en vue de relever les défis dans un monde qui tendait vers la globalisation.

En réalité, depuis la période postcoloniale, on assiste à l'affirmation d'un sentiment partagé par tout un continent conscient des nouveaux enjeux géopolitiques des relations internationales suite à la seconde Guerre Mondiale. Cette conscience tourne particulièrement autour de la nécessité d'une Afrique unie, capable de faire face aux réalités de la mondialisation qui, même si elle est de plus en plus remise en question, apparaît comme un processus d'intégration des économies provoquant, à cet effet, une forte interdépendance et une intensification de la concurrence par l'élargissement des échanges et des interactions humaines. Cela implique une Afrique intégrée sur le plan politique et socio-économique en

vue de préserver l'autonomie, la paix et la sécurité mais aussi de favoriser une meilleure exploitation des ressources.

La question de l'intégration en Afrique est un thème phare qui a longtemps fait couler beaucoup d'encre, occupant ainsi de nombreuses pages dans l'histoire du continent africain vu l'importance qu'elle suscite au sein d'une bonne partie de l'élite africaine. En effet, la nécessité d'une Afrique unie a longtemps été le crédo d'éminentes personnalités qui en ont fait une idéologie phare pour redorer le blason de ce continent tant sur le plan socioculturel, économique, que sur le plan politique.

Kwame Nkrumah insistait sur la nécessité d'une Afrique unie en disant, lors du sommet de création de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) du 23 mai 1963, que l'Afrique doit s'unir ou périr. Selon lui,

Aucun de nos Etats indépendants ne peut aujourd'hui suivre une voie indépendante de développement économique. Beaucoup d'entre nous qui l'ont essayé se sont tous presque entièrement ruinés. Cette situation ne changera pas tant que nous n'élaborons pas une politique commune de développement...Les peuples africains demandent la destruction des frontières qui les séparent les uns des autres ; ils savent que seule la réalisation de l'unité pourra donner valeur à leur liberté, à l'indépendance de l'Afrique²

Cette idéologie portant sur une identité commune est régie sous le vocable du Panafricanisme. Le Panafricanisme pourrait être défini comme un ensemble d'idées qui recherchent l'unité culturelle, l'indépendance politique et le désir de moderniser l'Afrique sur la base de l'égalité et des droits. Il a pour devises la « rédemption de l'Afrique » et « l'Afrique aux africains. »³ En 1900 déjà, Henry Sylvester Williams⁴ parlait d'union de tous les noirs. Juste après les indépendances, les leaders africains ont senti la nécessité de se réunir dans un cadre unique visant à renforcer les relations entre les nouveaux Etats indépendants. C'est ainsi que l'on assiste à la création de l'Organisation de l'Unité Africaine en 1963, devenue Union Africaine depuis l'an 2000 ; une institution dont l'une des principales missions est de promouvoir et de consolider la solidarité et l'unité continentale. Aujourd'hui, il est devenu indéniable que l'intégration politique et socioéconomique est de

² Sancoumba Savané, *Dynamiques transfrontalières en Ségambie méridionale : exemple des frontières Sénégal-Guinée Bissau et Sénégal-Guinée Conakry*, mémoire de master en Géographie, UCAD, 2016, p. 10.

³ Imanuel Geiss, cité par Abdoulaye Bathily, « Panafricanisme et Renaissance Africaine »[en ligne], p. 2. Disponible sur : www.dri.gouv.sn [consulté le 17-07-2020].

⁴ Cet avocat américain est l'initiateur du premier congrès panafricain tenu à Londres en juillet 1900.

loin la meilleure option que l'on puisse saisir sur la table africaine. Cette intégration se manifeste sur un certain nombre de dimensions. Il s'agit notamment de l'intégration commerciale, de l'intégration productive, de l'intégration macroéconomique, de l'intégration des infrastructures et de la libre circulation.

Cette dimension de l'intégration (la LCP) est perçue comme un élément fondamental pour le processus de développement socioéconomique de l'Afrique car elle permet d'exploiter les immenses richesses du continent à travers son capital humain qui, jusqu'ici, reste largement sous-exploité. Les mouvements de cette ressource humaine restent un levier important pour l'atteinte de perspectives économiques, sociales et politiques positives en Afrique. En réalité la majeure partie des africains circule à l'intérieur de leur continent avec un taux de migration d'environ quatre-vingt (80) pour cent en 2015⁵. Cela signifie que :

La part écrasante de la migration africaine se produit au sein du continent. Les taux de migration de l'Afrique vers d'autres continents sont faibles par rapport aux normes internationales [...] contrairement à l'image médiatique des flux massifs de réfugiés et de la migration par bateau, la plupart des africains quittent le continent en possession de passeports, visa et autres documents de voyage valides pour la famille, le travail ou les études [...]. Les niveaux élevés et persistants d'extrême pauvreté en Afrique subsaharienne pourraient être le moyen de dissuasion le plus puissant de la migration extracontinentale [...] ceux qui émigrent déménagent généralement dans les pays voisins, simplement parce qu'ils n'ont pas les moyens de voyager plus loin⁶.

Face à cette situation, des efforts considérables se font sentir dans les cinq différentes Communautés Economiques Régionales (CER) du continent africain, découpé en conformité avec le Plan de Lagos, adopté en 1980 par les différents chefs d'Etats et de gouvernement de l'OUA⁷. Il s'agit de la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), de l'Union du Maghreb Arabe (UMA), de la Communauté Est Africaine (CEA), de la Communauté de développement de l'Afrique Australe (SADC) et de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC).

Toutefois, les succès d'intégration, surtout en matière de Libre Circulation des Personnes (LCP), varient d'une CER à l'autre. L'une des régions les plus en avance en matière de LCP reste l'Afrique de l'Ouest où la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest

⁵ CUA, OIM, *Etude des avantages et des défis de la libre circulation des personnes en Afrique*, Addis-Abeba, 2018, p. 33.

⁶ Ibid., pp. 33-34.

⁷ Alioune Sall, *Les mutations de l'intégration des Etats en Afrique de l'Ouest : une approche institutionnelle*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 8.

(CEDEAO) est la principale CER qui régit les relations des Etats membres. D'ailleurs, en termes d'indice d'intégration régionale, sur une échelle de 0 à 1, la CEDEAO se situe à 0,8⁸. Ce succès est le fruit de l'engagement des chefs d'Etats et de Gouvernements membres qui ont adopté en 1979 un protocole de libre circulation des personnes ainsi que des protocoles additionnels se rapportant à la question. En effet, cette situation est la résultante d'une conscience politique sous régionale qu'avaient les leaders politiques antérieurs de l'ensemble des pays de la sous-région.⁹ De ce fait, l'exemple de l'Afrique de l'Ouest est repris dans un cadre beaucoup plus global, notamment à travers l'Union Africaine qui a finalement adopté un protocole de libre circulation des personnes lors du sommet de janvier 2018 à Addis-Abeba, en Ethiopie.

Cependant, même si la LCP est devenue une réalité en Afrique de l'Ouest, les mécanismes procéduraux méritent d'être étudiés en profondeur afin de mesurer la mise en œuvre effective de cette vision des chefs d'Etats et de Gouvernements de la CEDEAO. Car même si l'histoire et la géographie ont facilité leurs relations, il semble que les différences politiques empêcheraient les dirigeants des Etats respectifs de prendre des mesures radicales afin de mettre un terme à ces problèmes.

En 1963 déjà, il y avait deux groupes opposés au sein même de l'Organisation de l'Unité Africaine fraîchement créée : le groupe de Monrovia qui prônait la coopération avec l'ancienne puissance colonisatrice et celui de Casablanca qui était plus révolutionnaire, prônant ainsi la rupture. Cela illustre à quel point il y a des divergences politiques entre Etats africains, même entre les plus proches géographiquement ou historiquement. A cet effet, l'allure de l'institution continentale était freinée par cette divergence interne. Cela a conduit à des jeux d'intérêts nationaux, même avec des Etats très liés dans le passé. Puisque la balkanisation a découlé sur une différence de politiques nationales, les Etats tentent d'œuvrer tant bien que mal, ne serait-ce que sur les textes d'abord. Le but est de flexibiliser les frontières intérieures en vue de favoriser des flux capables de générer de l'économie.

L'Afrique de l'Ouest, quant à elle, se situe à une étape majeure dans sa marche historique vers l'intégration totale. Ses dirigeants ont adopté en 2007 une politique dite « Vision 2020 » qui devrait favoriser la libre circulation absolue des citoyens de la Communauté en règle.

⁸ BAD, CUA, CEANU, *Indice de l'Intégration Régionale en Afrique*, op.cit., p. 16.

⁹ Alioune Sall, op. cit., p. 6.

Ainsi, l'adoption de cette vision avait annoncé un vent nouveau dans la cogestion des frontières et dans les relations entre citoyens des différents Etats membres. Cela aurait pour objectif de faciliter une meilleure exploitation des ressources du continent car comme disait Cheikh Anta Diop, « la mission historique de l'Afrique occidentale consiste donc, dans une large mesure, à profiter des facilités que lui donne l'histoire pour devenir sans délai un Etat fédéré puissant. »⁹

Cependant, même si l'Afrique Occidentale reste de loin l'exemple à suivre en termes de libre circulation des personnes en Afrique, elle n'en demeure pas moins épargnée par les difficultés liées à la gestion des frontières. En effet, même les pays voisins les plus proches ont souvent des tensions au niveau de leurs zones frontalières communes bien que l'Union Africaine soit régie sur le principe de l'intangibilité des frontières et qui insiste sur le respect des frontières héritées de la colonisation. Cela s'explique par le fait qu'une bonne partie des frontières à l'intérieur du continent reste immatérialisée. Les relations frontalières entre Etat Bissau-guinéen, Etat Sénégalais et Etat Gambien en sont un parfait exemple.

Ces trois pays voisins ont quelquefois des différends politiques surtout dans la gestion des frontières terrestres communes bien que les peuples « guinéo-séné-gambien » semblent conjuguer le même langage. La LCP peine à s'y imposer effectivement car elle est souvent confrontée à des modes de contrôle parfois non reconnus par les textes (ou par les lois) de la CEDEAO. La Guinée Bissau, le Sénégal et la Gambie, des pays qui partagent presque la même histoire et la même géographie, avec presque les mêmes ethnies, ne parviennent pas forcément à s'entendre sur la gestion de leurs frontières communes si bien que les populations font fi des limites imposées par ces lignes imaginaires. En réalité, comme l'a souligné Doudou Dia, « ces frontières tracées ailleurs, les peuples dans leur écrasante majorité, surtout celles vivant le long des frontières, les ignorent et ne s'en accommodent pas du tout. »¹⁰ On comprendrait par ici que ces frontières sont confrontées à un certain manque de reconnaissance ou de fiabilité du point de vue des populations. Ainsi, la LCP est supposée éliminer les différences nationales et promouvoir la solidarité et la coopération interétatique.

⁹ Cheikh Anta Diop, 1974, cité dans GEA-Groupe d'Etudes Africaines, *Les processus d'intégration régionale de la CEDEAO et la coopération internationale*, Université autonome de Madrid, 2014, p. 3. Disponible sur :https://www.aecid.es/CentroDocumentacion/Documentos/Eficacia%20y%20calidad/01_Informe%20CEDEAO_AECID_FR_FINAL.pdf [consulté le 07-03-2020].

¹⁰ Cf. GOREE INSTITUE, *Conflit et paix en Casamance. Dynamiques locales et transfrontalières*, GOREE INSTITUE, Ile de Gorée Sénégal, 2015, p. 5.

Dès lors, il serait très judicieux de faire un focus sur l'état d'avancement de cette politique pour voir la marge de manœuvre qu'on lui accorde réellement sur le terrain. Vu la complexité des relations entre Etat sénégalais, Etat gambien et Etat bissau-guinéen, des relations surtout politiques qui n'ont pas toujours été au beau fixe, il serait intéressant d'étudier pour voir comment la LCP s'y matérialise concrètement.

L'étude de la question de la LCP entre ces trois pays nécessite de se départir des idées reçues pour analyser les faits à travers des données récentes et plus fiables recueillies sur le terrain. Elle doit ainsi être menée auprès des citoyens directement concernés car, vu les complications liées au traçage arbitraire des frontières et aux barrières illicites, on pourrait bien se faire une idée sur les difficultés pour les citoyens de la Communauté de jouir pleinement de leur droit de circuler librement à l'intérieur de cet espace.

Mais l'on pourrait se poser la question de savoir si ces Etats sont réellement prêts à mettre en application leur vision commune bien que des protocoles allant dans ce sens aient été signés sous la bannière de la CEDEAO. En effet, comme nous l'avons souligné, la libre circulation des personnes est au cœur des priorités de cette institution qui est consciente que cette politique est un préalable pour le processus de développement socio-économique des Etats membres. Dès lors, on pourrait aussi se demander si la libre circulation absolue des personnes serait pertinente, au cours de ce « siècle viral », si les questions politiques, sécuritaires et sanitaires ne sont pas réglées. Ne rime-t-elle pas avec imminence de menaces armées et/ou virales ? En effet, l'Afrique de l'Ouest demeure l'une des régions les moins avancées, avec des conflits armés (*Boko haram* au Nigéria, AQMI au Mali, MFDC au sud du Sénégal...) et des limites en termes de prévention sanitaire. Face à tous ces enjeux, ces trois Etats peuvent-ils relever le défi ? Ces questions méritent d'être posées car même s'ils sont animés par un sentiment d'unité, l'obligation de protéger leurs citoyens respectifs reste l'une de leurs principales missions.

Nous ambitionnons d'étudier ici les mécanismes de mise en œuvre de cette politique de libre circulation des personnes entre le Sénégal, la Gambie et la Guinée Bissau. Ensuite, il serait intéressant de voir le mode d'exécution de cette politique et d'identifier les principaux facteurs d'obstacle, dans la mesure où, pour la plupart des dirigeants africains, aller vers une libre circulation absolue des personnes reste un levier important pour le développement du continent africain et donc de la région ouest africaine.

Ainsi, partant du fait qu'il est reconnu à toute personne le droit de se mouvoir, de résider et/ou de s'établir librement sur le territoire des Etats membres de sa Communauté¹¹ », nous nous intéresserons d'abord à la question de savoir si la libre circulation est effective. Quels sont les mécanismes de coopération adoptés par les Etats pour sa mise en œuvre au niveau de deux postes de contrôle frontalier à savoir *Keur Ayip* et *Mpack*. Autrement dit, comment œuvrent-ils pour la réalisation de ce projet ambitieux ? Cette politique de libre circulation est-elle connue par les citoyens ? Qu'en pensent-ils ? Quels seraient les principales difficultés que rencontrent les personnes ? Est-elle une vocation des peuples ou des chefs d'Etats et de gouvernements concernés ? La prospérité socioéconomique de cette partie est-elle fortement dépendante du mouvement des personnes ?

Nous essayons, sans prétention aucune, d'apporter des éléments de réponse à travers une recherche approfondie sur le terrain ainsi qu'avec les documents dont nous disposons relativement à la problématique. Ainsi, nous nous sommes fixé des objectifs et avons formulé un certain nombre d'hypothèses.

2. Objectifs et Hypothèses

2.1. Objectifs

Dans l'optique de mieux cadrer notre étude sur la libre circulation des personnes en tant que pilier fondamental de l'intégration dans l'espace Communautaire de la CEDEAO, nous nous sommes fixé un objectif général subdivisé en trois (3) objectifs spécifiques.

Objectif général : Mesurer l'effectivité de la libre circulation des personnes

Objectif spécifique 1 : Vérifier l'efficacité des instruments d'opérationnalisation de la libre circulation des personnes.

Objectif spécifique 2 : Rechercher les potentiels obstacles.

Objectif spécifique 3 : Evaluer la perception des citoyens sur la libre circulation des personnes dans l'espace Communautaire.

¹¹ CUA, OIM, *Etude des avantages et des défis de la libre circulation des personnes en Afrique*, rapport 2018, op.cit., p. 29.

2.2. Hypothèses

Ce mémoire est basé sur un certain nombre d'hypothèses. Nous avons une hypothèse principale et trois (3) hypothèses secondaires.

Hypothèse principale : La LCP n'est pas effective dans l'espace CEDEAO.

Hypothèse secondaire 1 : La possession d'un document de passage valide ne garantit pas forcément la liberté de circuler.

Hypothèse secondaire 2 : Les personnes qui ne détiennent pas de document de passage reconnu par l'un des pays membres de la CEDEAO rencontrent plus de difficultés pour traverser la frontière.

Hypothèse secondaire 3 : Bien qu'ils soient favorables à LCP, les citoyens de la communauté ne se sentent pas impliqués dans les initiatives transfrontalières.

Tableau 1 : Tableau récapitulatif du cadre théorique

Thème de l'étude : Coopération Internationale		
Sujet : La Libre circulation dans l'espace CEDEAO : étude sur les postes frontaliers de <i>Keur Ayip</i> (Sénégal-Gambie) et de <i>Mpack</i> (Sénégal-Guinée Bissau)		
Questions de recherche	Objectifs	Hypothèses
<p>Question principale</p> <p>La libre circulation des personnes est-elle effective ?</p> <p>Questions spécifiques</p> <p>QS 1 : quelle est l'efficacité des instruments de garantie de la libre circulation des personnes ?</p> <p>QS 2 : quelles seraient les difficultés que rencontrent les personnes ?</p> <p>QS 3 : quelle est la perception des citoyens sur le processus de LCP ?</p>	<p>Objectif général :</p> <p>Mesurer l'effectivité de la libre circulation des personnes</p> <p>Objectif spécifique 1 : vérifier l'efficacité des instruments d'opérationnalisation de la Libre Circulation des Personnes.</p> <p>Objectif spécifique 2 : rechercher les potentiels obstacles.</p> <p>Objectif spécifique 3 : évaluer la perception des citoyens sur la libre circulation des personnes dans l'espace Communautaire.</p>	<p>Hypothèse principale : La LCP n'est pas effective dans l'espace CEDEAO.</p> <p>Hypothèse secondaire 1 : La possession d'un document de passage valide ne garantit pas forcément la liberté de circuler.</p> <p>Hypothèse secondaire 2 : Les citoyens qui ne détiennent pas de document de passage reconnu par l'un des pays membres de la CEDEAO rencontrent plus de difficultés pour traverser la frontière.</p> <p>Hypothèse secondaire 3 : Bien qu'ils soient favorables à LCP, les citoyens de la communauté ne se sentent pas impliqués dans les initiatives transfrontalières.</p>

3. Définition des concepts

-Intégration :

Irène Amitesse Gomis renvoie le terme « intégration » à son étymologie. Il vient du mot *intégral*, qui signifie « rendre entier »¹². Ainsi, selon elle, l'intégration régionale, considérée comme processus, est la convergence politique, économique et sociale d'un ensemble de pays conscients des limites des politiques nationales et désireux d'optimiser leurs chances de développement. Elle précise que l'intégration suppose, entre autres, l'abandon d'une partie de la souveraineté nationale au profit des politiques communes portées par des institutions sous régionales.¹³ De son côté, Bela Balassa¹⁴ la définit comme un mouvement de rapprochement économique, politique et/ou social engageant différents pays partenaires.¹⁵

Partant de ces définitions, nous concevons l'intégration comme un processus par lequel des Etats d'une même circonscription géographique œuvrent dans la mise en commun de leur vision de développement. Cela suppose donc une cogestion efficace de leurs lignes frontalières et une facilitation des mobilités.

-Frontière :

Ebrima Sall nous renvoie à l'étymologie du mot. Il nous rappelle que le terme « frontière » vient du mot « front » ou encore « ligne de front » par référence à la guerre¹⁶. Ainsi, il précise que la frontière désigne à la fois « la barrière et la contrainte, l'arbitraire et l'artificiel, le colonial et l'impérialiste ».

Selon Le Petit Robert (2014), la frontière désigne la limite d'un territoire qui en détermine l'étendue, ou, par extension, la limite séparant deux Etats et qui se matérialise en termes de bornes. Toujours selon le Petit Robert, il y a deux types de frontières : la frontière naturelle et la frontière artificielle. La frontière naturelle est celle qui est constituée par un obstacle géographique (fleuve, montagne, ...) et la frontière artificielle ou conventionnelle, est une

¹² Irène Amitesse Gomis, *Le processus d'intégration régionale en Afrique : cas de la CEDEAO*, rapport 2016, p. 3.

¹³ Irène Amitesse Gomis, op. cit., p. 3.

¹⁴ Economiste hongrois auteur du livre *The theory of economic integration*, 1961, cité par Irène Amitesse Gomis, 2016, p. 3.

¹⁵ Irène Amitesse Gomis, *ibid.*, p. 3.

¹⁶ Ebrima Sall, « Sénégal : Territoires, frontières, espaces et réseaux sociaux », [en ligne], Institut du développement économique et social, Université de Paris 1, 1992, p. 9. Disponible sur : http://enda-cremed.org/bpd/opac_css/index.php?lvl=author_see&id=8016 [consulté le 17-03-2020].

ligne idéale, au tracé arbitraire, généralement jalonnée par des signes conventionnels (bornes, barrières, poteaux, bouées, ...).¹⁷

Au regard de ces définitions, nous concevons la frontière comme un tracé qui sépare les Etats par des « lignes imaginaires » accompagnées d'une mise en place de corps spéciaux chargés du contrôle de périmètre, de la lutte contre l'immigration irrégulière et le trafic illégal. Le cas de *Frontex*¹⁸ en est un exemple illustratif dans ce cas précis.

-Migration :

Maxime Tandonnet¹⁹ conçoit la migration comme un mouvement de population à des fins de résidence, d'un pays d'origine vers un pays de destination. Il indique que ce phénomène de migration s'analyse sous deux angles, à savoir, l'« émigration » et l'« immigration ».

Selon lui, l'émigration correspond aux sources, aux origines, aux causes des phénomènes migratoires alors que l'immigration consiste à la vision de celui qui reçoit et doit gérer les conséquences des mouvements de population.

En nous inspirant de la définition de Maxime Tandonnet, nous pensons la migration comme un mouvement de ressources humaines d'un endroit du globe vers un autre, ayant une cause, un but et des conséquences.

-Mobilité :

Si on en tient à la définition de Sény Sagna, la mobilité n'est rien d'autre que les déplacements récurrents [des personnes] ou à une plus longue période résultant de la séparation entre le lieu d'habitat et le lieu de travail ou d'activité. Selon lui, cette mobilité résulte également des exigences du ravitaillement et du ressourcement ou des rythmes saisonniers²⁰. Ababacar Sédikh Bathily aborde ce concept dans le même sillage en insistant sur la variété des moyens de déplacement à cet effet.²¹

¹⁷ Alain Rey et Josette Rey-Debove, *Le Petit Robert*, Paris, Le Robert, 2014, p. 1108.

¹⁸ *Frontex* désigne l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes créée en 2004 pour aider les États membres de l'UE et les pays associés à l'espace Schengen la protection des frontières extérieures de leur espace de libre circulation. Elle est financée par le budget de l'UE ainsi que par des contributions des pays associés à l'espace Schengen.

¹⁹ Maxime Tandonnet, *Géopolitique des migrations, la crise des frontières*, Paris, Ellipses Edition Marketing, 2007, p. 14.

²⁰ Sény Sagna, *Mobilité et transport dans les Kalounayes*, mémoire de master en géographie, UCAD, 2009, p. 14.

²¹ Ababacar Sédikh Bathily, *Mobilité et transport dans l'agglomération Dakaroise : le cas de la commune d'arrondissement de Golf sud Guédiawaye*, mémoire de master en géographie, UCAD, 2012, p. 13.

Ces définitions nous amènent à concevoir la mobilité comme étant la capacité et la facilité des personnes à se mouvoir, se déplacer d'un endroit à un autre et ce, quel que soit le moyen de transport utilisé, placée dans la dynamique espace-temps-activités.

-Coopération :

Selon le Petit Robert 2014²² le mot coopération vient du latin « *cooperatio* » qui désigne l'action de participer à une œuvre commune qui pourrait être sous forme de collaboration, d'aide, d'appui, de contribution, etc. Vu sous l'angle de la collaboration, il désigne un mécanisme permettant à un nombre restreint d'Etats membres de s'engager dans une relation plus étroite. Ainsi, agissant d'un appui ou d'une aide, la coopération consiste à une politique par laquelle un pays apporte sa contribution au développement d'une nation moins développée.

Si on tient compte de ces deux définitions, on peut dire que la coopération est un cadre à travers lequel les Etats mettent en place des politiques communes visant le développement économique et socioculturel dans un espace commun permettant aux acteurs de différents pays membres de collaborer en vue d'atteindre un objectif qui autrement ne pourrait être atteint.

-Infrastructure :

Selon Le Petit Robert, le terme infrastructure vient du latin *infra* qui signifie « en dessous de », « inférieur à », « en bas » et de *structura* qui veut dire « construction », « structure », « organisation ». Ainsi, il définit l'infrastructure comme étant « l'ensemble des ouvrages et des équipements collectifs nécessitant des fondations et qui sont destinés à soutenir une activité économique ».²³

L'« alphabet économique de la BCEAO » considère l'infrastructure comme un élément correspondant aux équipements de base (routes, hôpitaux, écoles, centres de formation, réseaux électrique, marchés, fréquence radio, etc.) et permettant de faciliter la vie des citoyens et de développer la communication, le transport, la santé ou encore l'éducation.²⁴

²² Alain Rey et Josette Rey-Debove, op. cit., p. 540.

²³ Ibid., p. 1329.

²⁴ Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest : « L'Alphabet économique »[en ligne], Dakar, 2019,p. 20. Disponible sur : <https://www.bceao.int>, [consulté le 21-03-2020].

Cependant, nous retiendrons que l'infrastructure est un élément matériel construit dans le but de faciliter les activités socioéconomiques des citoyens. C'est une résultante d'une volonté politique traduite en actes et capable de générer des revenus et d'assurer la stabilité socioéconomique d'une population donnée.

-Libre Circulation des Personnes

L'article 13 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme (DUDH, 1948), les articles 12 et 13 de la Convention internationale sur les droits civils et politiques (1966) ainsi que l'article 13 de la charte africaine sur les droits de l'homme et des peuples (1981) lient la libre circulation des personnes à la liberté de mouvement, au droit de quitter son pays, au droit de retour, à la liberté de circuler et/ou de résider dans son propre pays. Ils mettent l'accent sur le fait que ces droits ne peuvent faire l'objet de restrictions arbitraires, si ce n'est dans le but de préserver la sécurité nationale, la loi et l'ordre ou encore la santé et la moralité publique.²⁵

De son côté, le traité révisé de la CEDEAO stipule, dans son article 59, que les citoyens de la Communauté devraient avoir le droit d'entrée, de résidence et d'établissement. De ce fait, la libre circulation des personnes est perçue comme un élément qui promeut le droit des personnes de circuler, de résider, de s'établir librement sur le territoire des Etats membres.²⁶

Toutefois, la notion de « personne » est à clarifier, car la majeure partie des textes se rapportant à la question utilisent le terme « citoyen » par référence à l'individu tout en insistant sur le fait qu'une personne morale n'est pas un citoyen. Cela peut annuler la possibilité pour une entité morale de bénéficier des avantages de la libre circulation²⁴. Ainsi, nous retenons que le mot « personne » renvoie ici aux personnes physiques en tant que citoyens de la Communauté.

4. Revue critique de la littérature

La plupart des sources dont nous disposons aborde le sujet sous l'angle géoéconomique et géopolitique. Si d'aucuns mettent l'accent sur la nécessité de regrouper les pays dans un cadre régional, d'autres trouvent pertinent de restreindre les territoires à intégrer en vue d'une coopération et donc d'une libre circulation efficace. La divergence de points de vue repose

²⁵ UA, OIM, *Etude des avantages et des défis de la libre circulation des personnes en Afrique*, rapport 2018, p. 28.

²⁶ Ibid., p. 29.

sur un argumentaire solide. Suivant la logique du sujet, nous faisons ici la revue critique de certains documents que nous avons consultés.

Dans son rapport intitulé *Evaluation des progrès réalisés vers l'intégration régionale dans la région de la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest depuis sa création*, la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique indique que, plus que celle des biens et des capitaux, la Libre Circulation des Personnes est la pièce maitresse du processus d'intégration régionale de l'Afrique de l'Ouest sans laquelle l'objectif visé ne saurait être atteint. Il est aussi décrit dans ce rapport l'engagement pris par les chefs d'Etats et de Gouvernements en vue de la consolidation et du renforcement de cette politique à travers des protocoles additionnels y affairant. Selon ce même rapport,

C'est ainsi que la liberté de mouvement et de résidence a été consacrée dès le traité initial [de la CEDEAO] au chapitre 4, article 27 et sera davantage consolidée par le protocole portant sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement, signé à Dakar le 29 Mai 1979.²⁷

Cela illustre l'importance accordée à la liberté de mouvement pour les citoyens de la Communauté en ce sens qu'elle aurait un impact direct dans le processus de développement socioéconomique de la région. Mais ce rapport ne donne pas de détails suffisants par rapport aux progrès réalisés par la Communauté depuis la signature dudit protocole. Il ne tient pas compte des appréhensions actuelles des citoyens à l'endroit de la LCP.

En effet, les comportements des citoyens mériteraient d'être pris en compte car, comme l'indique la commission de l'Union Africaine dans son rapport de 2018 intitulé *Etude des avantages et des défis de la Libre Circulation des Personnes en Afrique*, la libre circulation des personnes provoque un sentiment d'hésitation et d'inquiétude de la part de nombreux Etats africains, vu la concurrence serrée sur les emplois entre les citoyens de même pays.²⁸

On comprendrait mieux cet état de fait si l'on sait que les mouvements des personnes sont quelques fois liés à l'intolérance, à la violence, au racisme et à la xénophobie. Cette politique de libre circulation est alors perçue par certains comme une situation aggravant les relations. Elle pourrait entraîner la migration des travailleurs qui ont un niveau de qualification élevé.

²⁷ ECA-WA/NREC, *Une Evaluation des progrès réalisés vers l'intégration régionale dans la région de la Communauté Economique des Etats de l'Ouest depuis sa création*, rapport 2015, p. 54.

²⁸ UA, OIM, op. cit., p. 71.

La migration constitue aussi l'une des principales causes des attaques xénophobes. Au cours de ces deux dernières décennies, les vagues de migrants ont alimenté des tensions qui ont découlé sur des émeutes surtout au niveau des zones urbaines.²⁹ Ces situations sont récurrentes et laissent apparaître des failles dans la politique de Libre Circulation des Personnes. En Afrique du Sud, par exemple, les gens sont descendus dans la rue plus de 1900 fois entre le 1^{er} janvier 1997 et le 1^{er} septembre 2016. Plus récemment (en septembre 2019) des émeutes sont survenues dans ce pays où des migrants africains ont été massacrés.²⁹ Nous pouvons donc dire que, même si des textes garantissent la liberté de mouvement aux personnes, cette politique n'est pas forcément la bienvenue chez tous les citoyens, voire les pays eux-mêmes, pour des raisons socioéconomiques.

Cependant, l'Union Africaine et l'Organisation Internationale de la Migration nous expliquent de façon détaillée pourquoi il est impératif pour les Etats africains d'œuvrer pour la mise en pratique de la politique de libre circulation des personnes. En réalité, on apprend de ce rapport que les avantages de la LCP sont, entre autres, la stimulation des échanges, du commerce et du tourisme, la facilitation de la mobilité de la main d'œuvre, du transfert des compétences et des connaissances intra-africaines. Le document souligne aussi la promotion de l'identité panafricaine et l'intégration sociale, l'amélioration des infrastructures transfrontalières et du développement partagé, la mise en œuvre d'une approche intégrée de la gestion des frontières et la promotion de l'Etat de droit, les droits de l'homme et la santé publique.³⁰

Ce document démontre également les exigences ainsi que les limites de la LCP. En effet, il insiste sur le fait que pour mieux exploiter les immenses ressources du continent au profit des populations, l'intégration socioéconomique et politique, dont la LCP constitue une pièce maîtresse, devient incontournable car elle favorise un mouvement plus facile d'une classe moyenne en plein « boom démographique » et d'une jeunesse instruite, capable de saisir les opportunités partout où elles les rencontreront en Afrique. Cela permettrait de créer de l'emploi pour ainsi booster la croissance économique.³¹

L'Union Africaine nous dit que la LCP est un atout pour les échanges, le commerce ainsi que le tourisme intra-africain puisque le niveau des échanges entre Etats africains est relativement bas et que, sur l'échelle commerciale mondiale, son apport est quasi inexistant.

²⁹ UA, OIM, op. cit., p. 71.

³⁰ Ibid.

³¹ Ibid., pp.38-39.

La Commission de l'UA indique qu'il urge d'œuvrer en faveur de la LCP en considération du caractère « fragmenté » des Etats plus ou moins « isolés du reste du monde ».³² Elle l'illustre en ces termes :

Le degré d'intégration des économies émergentes africaines dans les chaînes de valeur et les modèles commerciaux régionaux et mondiaux aura un impact significatif sur leur croissance future ainsi que sur les trajectoires de développement. Pour ce faire, il faut améliorer la connectivité afin de faciliter la circulation transfrontalière des biens, des services, des personnes et des idées.³³

Elle va plus loin encore en montrant que la LCP est ralentie par des « obstacles réglementaires » au niveau des frontières. Cela fait que les africains eux-mêmes ne peuvent pas financer le développement du continent. Ainsi, selon cette commission, les experts sont unanimes sur le fait que la LCP reste le cadre idéal qui favorise l'éclosion du négoce et l'accroissement des investissements car ce sont les personnes qui facilitent les affaires³⁴.

Des dizaines de millions de commerçants opèrent déjà, sous une forme ou une autre, le long des frontières dont le franchissement est plus facile, mais la mise en œuvre de la LCP pourrait aider ceux qui opèrent le long des frontières plus difficiles, et réduira probablement, voire éliminera, le harcèlement inutile des autorités frontalières.³⁵

C'est une affirmation que nous partageons puisque cela pourrait permettre aux Etats de « laisser les gens eux-mêmes diriger l'industrialisation »³⁶ du continent. Mais le caractère controversé du droit international rend difficile sa mise en œuvre. En effet, les Etats sont souverains et restent attachés à leur souveraineté, ce qui signifie qu'ils ne reçoivent pas de dictat en ce qui concerne leur politique intérieure. La vocation première d'un Etat est la protection de ses citoyens et des intérêts nationaux.

Il faut aussi retenir qu'au-delà des informations capitales fournies, ce rapport met en garde contre les mouvements de révolte que la LCP peut susciter. Cependant sa principale limite réside dans le fait qu'il ne fournit pas d'informations quantifiables concernant les aspirations des populations par rapport à la liberté de se mouvoir. Connaître la perception des populations serait primordiale pour la définition des stratégies car il est clair que les groupes humains sont en perpétuel mouvement. Les cultures, les identités et les civilisations ne

³² UA, OIM, op. cit., p.39.

³³ Ibid., p. 71.

³⁴ Ibid., p. 40.

³⁵ Ibid., p. 41.

³⁶ Ibid., p. 43.

sauraient être immobiles. Ces dynamiques sont en perpétuelle évolution et les transformations qu'elles engendrent font des civilisations.

La problématique de la libre circulation a aussi été abordée par Irène Amitesse Gomis. Dans son rapport intitulé *Le Processus d'intégration régionale en Afrique : cas de la CEDEAO*, elle affirme que l'Afrique de l'Ouest reste la seule région du continent dont les ressortissants n'ont pas besoin de visa pour se déplacer au sein de l'espace communautaire. Mais elle souligne que, malgré les avancées notées en termes de libre circulation des personnes dans cet espace, il reste beaucoup à réaliser puisque les populations sont toujours confrontées au problème de différence de pièces d'identité et que le paiement pour leur passage aux frontières existe toujours. Ainsi, elle précise qu'« il reste encore des défis à relever, l'organisation poursuivant sa marche vers son objectif ultime : faire de l'Afrique de l'Ouest une région sans frontières, au sein de laquelle les populations auront accès à ses ressources et pourront les exploiter. »³⁷

Son étude met aussi l'accent sur le fait que l'un de ces défis est lié à la question relative la manière dont il faut procéder pour surmonter les obstacles auxquels le protocole de libre circulation des personnes est confronté. Elle estime que les médias ont un rôle à jouer en ce sens qu'ils sont supposés tirer la sonnette d'alarme par rapport aux problèmes identifiés allant à l'encontre des ressortissants de la communauté qui souhaitent exercer leur plein droit à la libre circulation prévue par ledit protocole. Elle renchérit en insistant sur le fait que c'est devenu l'affaire de tous les citoyens de la Communauté d'œuvrer pour une région sans frontières. C'est pour cela qu'elle fait sienne cette invite de Mohamed Ibn Chambas : « nous devons nous battre collectivement afin de démanteler toutes les barrières non-autorisées placées sur les routes et qui entravent la libre circulation des personnes. »³⁸

La particularité de l'étude d'Irène Amitesse Gomis c'est qu'elle démontre qu'en dehors des succès de la Communauté, le rôle des médias reste essentiel. Ces derniers sont sensés informer les populations sur les procédures en vigueur et alerter sur les difficultés qui s'y rattachent. En outre, ils (les médias) pourraient participer à démystifier les relations entre administrateurs et administrés et ainsi améliorer le sens du dialogue constructif entre ces deux parties.

³⁷ Irène Amitesse Gomis, op. cit., p. 33.

³⁸ Cité par Irène Amitesse Gomis, ibid., p. 33.

Cependant, même si le combat pour le démantèlement des barrières illicites reste celui de tout le monde, il semblerait nécessaire que les citoyens s'approprient les textes en vigueur.

Ce que l'étude d'Irène Amitesse Gomis a omis c'est que le jeu pourrait rester faussé dans une région où bon nombre de citoyens ne savent pas manier les écritures anglaises, françaises et/ou portugaises. Par conséquent, le rôle des interprètes/traducteurs en différentes langues nationales transfrontalières pourrait être capital. Sinon la majeure partie des populations se contenterait plutôt de payer les frais imposés de peur d'être soumises à de longs processus interrogatoires. Cela se comprend quand on tient compte du mythe qui s'impose dans notre société entre administrateur et administré. De ce fait, il serait pertinent de s'intéresser aux vraies aspirations des citoyens en vue de les prendre en compte de façon efficiente dans la formulation des politiques de LCP.

Dans leur article intitulé « Intraregional Trade and Restrictions on the movement of people » publié en 2016, Mwangi. S. Kimenyi et Jessica Smith soulignent avec force le lien entre mouvement des ressources humaines et croissance économique tout en insistant sur la nécessité de flexibiliser les barrières frontalières. Pour eux, le démantèlement des barrières permettant une liberté de mouvement de la ressource humaine est primordial pour le processus d'industrialisation. Ils sont convaincus que l'industrialisation est fondamentale pour le processus de développement, or développement rime avec capital humain compétent. Ils relatent que la facilitation de la mobilité pour les populations est un atout pour le tissu industriel des Etats. Ce rapport insiste sur le fait que :

D'un côté les gens doivent être en mesure de franchir facilement les frontières pour exploiter les possibilités et déterminer la faisabilité d'efforts en matière de commerce. A un autre niveau, la libre circulation de la main d'œuvre permet l'utilisation optimale du capital humain, les compétences allant vers les régions, les industries et les pays où elles ont la plus grande valeur, l'extorsion et les abus aux frontières sont quelques-unes des nombreuses barrières qui empêchent la mobilité intra régionale des personnes en Afrique Subsaharienne.³⁹

Nous ne nions pas l'aspect économique de la mobilité intellectuelle et ouvrière évoqué ici par Mwangi. S. Kimenyi et Jessica Smith. Mais cet article esquivé tout de même les réalités concernant la forte concurrence en termes de capital humain pouvant découler sur des tensions. En outre, il ne propose pas une approche solide, tenant compte des aspirations de la population communautaire et capable de contenir les conflits. En réalité même si la mobilité

³⁹ Mwangi. S. Kimenyi, Jessica Smith, « Intraregional Trade and Restrictions on the Movement of People », [en ligne], 2016, p. 40. Disponible sur : https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/01_intraregional_trade_kimenyi.pdf [consulté le 21-03-2021].

de l'expertise participe à la densification du tissu industriel des Etat, le maintien de l'ordre et de la cohésion semblerait prioritaire ; sans lui il ne saurait y avoir un climat propice au développement économique.

Cependant, dans « Voyage entre le Sénégal et la Gambie » publié en 2014, Patricia dos Santos et Sergio Barcellos persistent en dénonçant le caractère quelque fois déplorable des policiers jalonnés le long des frontières. Ils dénoncent les agents incontrôlés qui font fi des textes communautaires en matière de libre circulation surtout, en ce qui concerne les perceptions de sommes d'argent pour la traversée. Des sommes d'argent qui varient d'un agent à un autre. Tout ceci couronné par un traitement grossier. Ils le décrivent en ces termes:

Les voyageurs de différentes nationalités ont rapporté des tracasseries administratives et routières, des oscillations dans le paiement des frais et le manque d'informations précises, notamment le paiement de quelques francs CFA de plus à la police [...] Après avoir traversé le fleuve Gambie [...] ils nous ont fait payer d'autres frais de cinq mille francs chacun, avec un traitement inhumain impressionnant des officiers gambiens envers les autres africains et nous-mêmes.⁴⁰

Ces deux co-auteurs relatent des faits de corruption vécus, contre lesquels les autorités étatiques elles-mêmes semblent ne pas vouloir combattre. Selon eux, « les gouvernements répondent à cela par l'omission, les promesses, l'indifférence ou le manque de diplomatie⁴¹ ». Ainsi, ils arrivent à la conclusion selon laquelle la réglementation des procédures de passage aux frontières est inefficace. Ils insistent en démontrant qu'en dehors de ces tracasseries, l'inadéquation des infrastructures routières, de transport et sanitaires constitue un obstacle majeur. Selon eux :

Les conditions de déplacement sont assez défavorables pour ceux qui n'ont pas de transport privé et le transport public sénégalais commun est souvent précaire et dangereux [...] Jusqu'à la région de la Casamance, par route, le transport en commun peut se faire en taxi-brousse, avec sept sièges trop serrés ou en bus encore plus serrés, sans salle de bain, sans ventilation adéquate et sans couloir libre [...]. Les voyageurs dorment sur le sol, en attente de l'ouverture de la frontière, dans des conditions insalubres.⁴²

C'est une affirmation que nous partageons car, lors de nos immersions d'observation au niveau des deux zones d'étude, nous nous sommes rendu compte des conditions de passage.

⁴⁰ Patricia dos Santos, Sergio Barcellos, « Voyage entre le Sénégal et la Gambie : mobilité et circulation des personnes en question », [en ligne], 2014, p. 2. Disponible sur : https://www.academia.edu/7611879/Voyage_entre_le_S%C3%A9n%C3%A9gal_et_la_Gambie_mobilit%C3%A9_et_circulation_des_personnes_en_question [consulté le 27-06-2020].

⁴¹ Ibid., p.3.

⁴² Ibid.

On pouvait voir des passagers qui dorment à même le sol en attendant l'ouverture de la frontière pour la traversée de leur véhicule (précisément à *Keur Ayip* et/ou à *Sénoba* entre la Gambie et le Sénégal). A cela s'ajoute le passage au poste de contrôle des pièces d'identité où on peut perdre une bonne partie de son temps. Même si le pont sénégalais a pu apporter un soulagement par rapport à la circulation, les conditions de passage restent quasiment identiques, surtout pour le contrôle des documents de passage. C'est ce qui pousse Allen Yero Emballo aussi à affirmer que : « aller au Sénégal, en Guinée-Bissau ou en Gambie est un véritable parcours du combattant pour les citoyens de ces trois pays. Ils se plaignent de rackets et autres formes d'escroqueries. »⁴³

Cependant, ce que Patricia dos Santos et Sergio Barcellos ne soulignent pas ce sont les causes des faits de corruption. Sans occulter la responsabilité des agents de contrôle, on pourrait imaginer que l'une des principales sources de corruption c'est que ceux-ci ne sont pas mis dans de meilleures conditions pour pouvoir exercer en conformité avec les textes en vigueur.

Cette défaillance pourrait être aussi la conséquence d'une faiblesse de rémunération ou d'un manque d'équipements frontaliers et pas forcément des agents de sécurité eux-mêmes. La porosité de ces frontières s'expliquerait par le fait que les agents ne sont pas convenablement équipés. Ils seraient plutôt dans une posture de répression que dans une dynamique de soutien aux populations.

Par ailleurs les propos des auteurs cités supra rejoignent ce qu'Amadou Diop et Mohamadou Mountaga Diallo indiquent dans leur article intitulé « Intégration en Afrique de l'Ouest : Le défi de la coopération décentralisée transfrontalière ». En effet, ceux-ci affirment que bien que des efforts considérables allant dans le sens de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest soient consentis, la région reste confrontée à des difficultés de mise en œuvre de manière effective de cette politique d'intégration régionale qui date depuis les indépendances.

Ils affirment que les différentes initiatives en matière d'intégration se sont soldées par des échecs, tout en précisant que c'est un problème dû, entre autres, à l'insuffisance de

⁴³ Allen Yero Emballo, « Sept milliards de voisins », RFI, 4 janvier 2018.

d'équipement.⁴⁴ Ils insistent sur le fait qu'il convient de repenser de nouvelles politiques d'intégration en partant des réalités sociales des peuples. Selon eux l'idée c'est de regrouper les peuples partageant une histoire et un même espace géographique en ce qu'ils appellent des « cercles concentriques ». Ils suggèrent de passer par la promotion de l'intégration à partir de la base :

Au lieu de s'appuyer uniquement sur la mobilisation de l'intégralité des Etats pour la construction d'un espace communautaire, il faut également encourager une véritable intégration par la définition de cercles concentriques regroupant deux ou trois Etats. Autrement dit, l'intégration doit se faire conformément à la dynamique de peuplement fondée sur les atouts socioculturels et géographiques.⁴⁵ D'ailleurs ces auteurs considèrent que « le modèle africain d'intégration régionale n'a pas pris en compte les logiques socioéconomiques des populations.⁴⁵

Mais ils n'ont pas insisté sur la promotion des infrastructures routières modernes pouvant rattacher et faciliter davantage les échanges entre populations voisines dans ces « cercles concentriques » qu'ils nous proposent. En effet, l'approche qu'ils proposent reste plus ou moins institutionnelle en ce sens qu'ils n'insistent que sur le regroupement des Etats dans un cadre un peu plus restreint qu'ils jugent plus pertinent. La Sénégambie méridionale pourrait être considérée elle aussi comme un cercle concentrique. Le double jeu des populations mérite d'être pris en compte dans la définition de stratégies.

Par ailleurs, Mamadou Bouna et al. démontrent dans « Le Sénégal et la Gambie : Deux pays, "Mille" frontières » la complexité des relations Sénégal-gambiennes quant à la gestion de leurs frontières conjointes. Selon eux, plusieurs facteurs expliquent les blocages dans les processus de fluidification des frontières, notamment les divergences concernant l'appréhension des textes juridiques ainsi que les enjeux économiques mais aussi la vision que les pouvoirs publics ont de leurs propres citoyens. Pour ces auteurs, malgré les efforts de l'Union Africaine, à travers son Programme Frontière de l'Union Africaine, des relations conflictuelles restent permanentes entre ces deux Etats et il faudra beaucoup plus de temps pour relever ces défis. Ils affirment à titre d'exemple que :

Le Sénégal et la Gambie, engagés depuis 2010 dans ce processus de clarification des frontières, risquent de trainer les pieds du fait de la lourdeur de l'héritage

⁴⁴ Amadou Diop et Mohamadou Mountaga Diallo, « Intégration en Afrique de l'Ouest : le défi de la coopération décentralisée transfrontalière », [en ligne], 2014, p. 2. Disponible sur : www.endacid.org [consulté le 18-07-2020].

⁴⁵ Amadou Diop et Mohamadou Mountaga Diallo, op. cit., p. 2.

colonial et des énormes enjeux sociopolitiques qui entourent la question de la frontière.⁴⁶

Selon eux, « l'examen des procès-verbaux des travaux des commissions techniques de gestion des frontières montre que le Sénégal et la Gambie ont encore un long chemin à parcourir pour arriver à des frontières stables, source de paix et de sécurité. »⁴⁷ En effet, ces organes « s'accordent rarement sur les mêmes textes historico-juridiques⁴⁸ » car pour la Gambie « le seul texte auquel les deux pays doivent se référer dans la gestion de la frontière est l'arrangement franco-britannique de 1889 »⁴⁹, alors que le Sénégal suggère d'y ajouter les procès-verbaux des commissions mises en place à cet effet. Cela illustre le caractère parfois superficiel et ambigu des autorités qui sont souvent reprochées de négligence par rapport à des dossiers aussi sensibles.

Cependant, le protocole sur la libre circulation des personnes vient renforcer davantage les mouvements de population. Il permet effectivement aux autorités d'avoir les mêmes termes de référence quant à la gestion des espaces transfrontaliers car il y a un climat de sympathie à ne pas négliger même s'il est plus visible du côté des peuples. En effet, comme l'a si bien montré El Hadji Ibrahima Thiam dans son article publié en 2017 et intitulé « la Sénégamie, réalité sociale et régime politique », la fermeture des frontières communes, l'existence des barrières naturelles (fleuve et forêts), la signature des tarifs douaniers, l'instabilité des relations entre gouvernements, les crises répétées [...], n'ont jamais eu de répercussions sociales majeures entre les populations pour entraver ou freiner leur mouvement. Selon lui, la Sénégamie doit être exclusivement construite par les populations qui constituent le socle et l'entité commune entre ces Etats. Les régimes politiques s'effondrent et disparaissent alors que les populations restent soudées.⁵⁰

Par ailleurs, la position d'El hadji Ibrahima Thiam semble reconforter le rapport de l'OCDE de 2009. En effet, ce rapport intitulé *l'Observateur de l'Afrique de l'Ouest* nous apprend que la migration des populations ouest-africaines au sein de la CEDEAO, est plus forte que dans

⁴⁶ Mamadou Bouna et al, « Le Sénégal et la Gambie : Deux pays, “ Mille” frontières», [en ligne], 2016, p. 16. Disponible sur : https://www.researchgate.net/publication/311645382_LE_SENEGAL_ET_LA_GAMBIE_DEUX_PAYS_MILLE_FRONTIERES, [consulté le 23-04-2020].

⁴⁷ Mamadou Bouna et al., op.cit., p. 18.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ El Hadji Ibrahima Thiam, « La Sénégamie, réalité sociale et énigme politique », *Lequotidien*, [en ligne], 2017. Disponible sur : <https://www.lequotidien.sn/la-senegambie-realite-sociale-et-enigme-politique/> [consulté le 25-12-2018].

plusieurs CER. Il indiquait que les trois pourcent (3%) de la population ouest-africaine résident dans un pays différent de celui dont ils sont originaires.⁵¹ Au sein de l'UE ce chiffre était à 0,5% au cours de la même année. Toujours selon ce document, cela est dû aux politiques adoptées par les différents chefs d'Etat et de gouvernements des pays membres de la CEDEAO. Soulignant l'abolition du visa et du permis d'entrée pour tout citoyen de la Communauté⁵³, ce rapport renchérit :

En pratique, pour les ressortissants ouest-africains, à la frontière, une simple carte d'identité est exigée à minima. Implicitement, le protocole de la CEDEAO a conféré un statut particulier aux ressortissants ouest-africains. Cette application, aménagée des dispositions juridiques, répond à la logique des échanges migratoires qui fondent l'histoire de cette région.⁵²

Par contre, même si dans la norme, une simple carte d'identité suffit à un citoyen de la communauté pour traverser la frontière, les prérogatives accordées aux agents de contrôle laissent planer le doute dans une certaine mesure. En réalité, il y a ce qui est appelé "immigrant inadmissible". C'est une expression qui n'est pas clairement définie et qui remet en question la libre circulation des personnes en ce sens qu'elle est laissée à la libre appréciation des agents de postes de contrôle⁵³. Cela reflète avec persistance le caractère du processus de libre circulation.

Enfin, l'ensemble des informations reçues à travers cette revue de littérature permet de voir le niveau d'intégration en Afrique de l'Ouest et les approches proposées en vue d'une intégration meilleure. La dimension politique de cette intégration est celle qui a regroupé les Etats de l'Afrique de l'Ouest dans une organisation Communautaire, à savoir la CEDEAO. Elle est accompagnée d'une interaction sociale⁵⁴ des peuples et cela est consigné dans l'agenda de l'organisation communautaire. Cette intégration à la base est, à son tour, déclinée sous forme de vision (CEDEAO vision 2020) consistant à mettre le citoyen au cœur du processus. Il s'agit de la « CEDEAO des peuples. »⁵⁵ Cela veut dire que l'objectif est de faire la promotion de la liberté de mouvement. En ce qui concerne cette étude, nous avons jugé

⁵¹ CSAO/OCDE, *l'Observateur de l'Afrique de l'Ouest*, N°2, [en ligne], 2009, p. 8. Disponible sur <https://www.oecd.org/fr/csao/publications/44800225.pdf> [consulté le 27-04-2020].

⁵² CSAO/OCDE, op. cit., p. 8.

⁵³ Propos tenu par Monsieur Alexandre Gomis, coordonnateur de la Maison des Citoyens de la CEDEAO, lors de l'entretien qu'il nous a accordé le 11-02-2021 à Ziguinchor.

⁵⁴ Irène Amitesse Gomis, op. cit., p. 12.

⁵⁵ CEDEAO, *Vision 2020 de la CEDEAO : Vers une communauté démocratique et prospère*, [en ligne], 2010. Disponible sur : www.ecowas.int [consulté le 27-07-2020].

utile d'examiner l'effectivité de la libre circulation des personnes entre le Sénégal, la Gambie et la Guinée Bissau, un « cercle concentrique » faisant partie de la Sénagambie méridionale. La pertinence de cette étude réside dans le fait que les informations que nous avons reçues à travers notre revue de la littérature ne nous permettent pas de mesurer le point de vue des citoyens sur le sujet. Nous nous focalisons particulièrement sur l'avis des citoyens pour évaluer l'effectivité de la LCP.

CHAPITRE 2 : CADRE METHODOLOGIQUE

1. Techniques et outils de recherche

1.1. Techniques et outils de collecte des données

Notre analyse s'appuie sur l'exploitation de données qualitatives et quantitatives. Cela s'est effectué notamment grâce à une analyse approfondie de la littérature existante à travers les rapports, articles, revues et ouvrages que nous avons obtenus à la Bibliothèque de la Maison des Citoyens de la CEDEAO (MCC) à laquelle nous sommes inscrit pour avoir un accès facile aux documents ; mais aussi à travers le site web de la CEDEAO, la bibliothèque de l'université Assane Séck où nous avons eu à consulter des ouvrages et des mémoires se rapportant au sujet.

Cette recherche documentaire nous a permis d'élaborer un guide d'entretien adressé aux professionnels et aux spécialistes du sujet. Nous avons confectionné un questionnaire adressé aux populations cibles notamment les passagers rencontrés au niveau des postes de contrôle frontalier de *Mpack* et de *Keur Ayip*, deux des principaux points de passage frontaliers en Sénégal méridionale. D'autres passagers ont été enquêtés à partir de leurs lieux de départ. Nous considérons toutes ces populations (les passagers) comme les principales concernées car faisant plus ou moins la navette entre ces pays frontaliers.

Ce travail est complété par une observation directe de terrain à travers des immersions répétitives au niveau des lieux d'étude. Des entretiens ont été aussi menés au niveau des gares routières qui constituent les principaux points de départ des passagers. Le focus groupe a été organisé avec certains passagers et aussi avec des conducteurs de mototaxi.⁵⁶ Le questionnaire est composé de différentes parties. Les informations recherchées dans cette enquête ont concerné entre autres, l'identification des passagers ainsi que les outils de mise en œuvre de la libre circulation, le cadre et les conditions d'exécution, le respect des formalités et la perception des citoyens par rapport au processus de libre circulation. Notons que le questionnaire est conçu afin d'avoir un aperçu sur la situation actuelle de la zone d'étude en termes de libre circulation des personnes et des marchandises suite à l'adoption depuis 2007 de la « Vision 2020 de la CEDEAO ».

⁵⁶ Ce sont des mototaxis communément appelées « jakarta ». Cette appellation viendrait du nom de la capitale du pays d'origine de ces motos.

Des entretiens structurés ont été menés avec des personnes ressources choisies en fonction de leur statut et de leur responsabilité dans le domaine de la libre circulation en Afrique de l'Ouest. Il s'agit, entre autres, du responsable de la Maison des Citoyens de la CEDEAO (MCC), du chef de poste de contrôle de douane de *Mpack*, d'un agent du poste de contrôle frontalier de *Keur Ayip* et de son excellence Sérigne Saliou Cissé, ancien ambassadeur du Sénégal en Gambie.

Les guides d'entretien sont élaborés par thèmes en fonction des responsabilités et des profils de chacune des personnes ressources. Des entretiens par téléphone, par l'application Zoom et par mail ont aussi été réalisés avec quelques spécialistes du domaine. Les informations recherchées à travers ces entretiens ont consisté, entre autres, à mieux comprendre l'histoire de l'espace étudié, à faire l'état des lieux sur les relations entre Dakar et Banjul, d'une part, et entre Dakar et Bissau, d'autre part. Cela permet aussi de comprendre la situation et le travail des autorités transfrontalières.

1.2. Techniques et outils de traitement des données

Le logiciel sphinx a constitué notre outil de base pour la confection du questionnaire en ce sens qu'il facilite l'élaboration des différentes parties de celui-ci. Cependant le traitement des données s'est fait à travers le logiciel Excel. Ce logiciel nous a permis d'avoir des données chiffrées, de faire des représentations de figures et des croisements de tableaux pour mieux illustrer notre argumentaire. Les tableaux et les graphiques obtenus ont été importés vers le logiciel Word pour analyse et interprétation. La rédaction a pu se faire à l'aide de ce logiciel standard de la bureautique. C'est notamment grâce à celui-ci que notre guide d'entretien a été élaboré. Par ailleurs, nous avons élaboré des fiches de lecture visant à synthétiser les documents que nous avons consultés.

2. Délimitation du cadre de l'étude et échantillonnage

2.1. Délimitation du cadre de l'étude

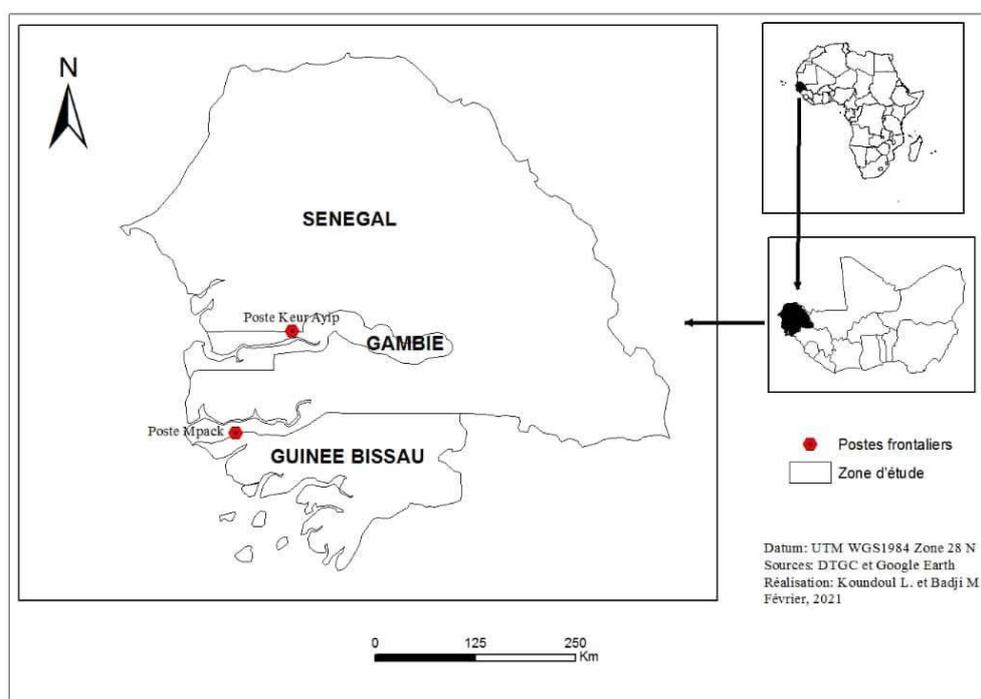
Portant sur la libre circulation des personnes entre la Guinée Bissau, le Sénégal et la Gambie, notre étude s'intéresse à une zone incluse dans un espace historique connu sous le vocable de Séné-gambie ou espace guinéo-séné-gambien. C'est un espace qui s'étend du nord de la Gambie jusqu'au sud de la Guinée Conakry.⁵⁷ Nos moyens de déplacement étant limités,

⁵⁷ Mamadou Mané, « Le Kaabu, une des grandes entités du patrimoine historique guinéo-séné-gambien »,

nous avons choisi de nous intéresser à la frontière entre le Sénégal et la Gambie, d'une part, et entre le Sénégal et la Guinée Bissau, d'autre part. C'est moins difficile d'accès ; ce qui nous permet ainsi de mieux aborder le sujet.

L'étude porte spécifiquement sur les postes de contrôle aux frontières de *Keur Ayip* et de *Mpack*, deux localités situées respectivement au sud de la région de Kaolack (Sénégal) et au sud de la région de Ziguinchor (Sénégal). Elles sont toutes les deux situées sur le corridor Dakar-Bissau et font partie des principaux lieux de passage aux frontières dans l'espace guinéo-séné-gambien.

Figure 1 : Carte de localisation de la zone d'étude



Le choix porté sur cette étude relative à l'effectivité de la liberté de circulation pour les citoyens de la Communauté se justifie par diverses motivations, tant objectives que personnelles. Sur le plan académique, notre inscription en Master de Coopération Internationale et Développement Local conditionne l'élaboration de ce travail qui répond à l'un de ses domaines de spécialisation. Sur le plan scientifique, la divergence des auteurs et l'action des gouvernants sur la politique d'intégration renforcent le choix porté sur cette

Ethiopique, [en ligne], Revue Semestrielle de culture négro-africaine, N° 54, nouvelle série volume 7 ; 2^{ème} semestre, 1991. Disponible sur : <https://www.africabib.org/rec.php?RID=108872173> [consulté le 17-04-2019].

étude. L'insuffisance de documents indiquant le comportement des citoyens et leurs aspirations par rapport à la traversée des frontières justifie aussi la pertinence du choix.

Ainsi, cette recherche nous permettra, d'une part, d'apporter une contribution à la connaissance de la façon dont la libre circulation des personnes et des biens est mise en œuvre dans ces espaces frontaliers. D'autre part, elle permettra de connaître les aspirations des citoyens dans le processus de passage « d'une CEDEAO des Etats à une CEDEAO des peuples. »

En Coopération Internationale, la pertinence de cette étude se justifie par l'intérêt qu'accorde la discipline aux questions intergouvernementales et de développement local. L'homme étant au cœur de l'intégration, l'étude des interactions transfrontalières est d'une importance capitale. Ainsi, dans cette étude d'une zone transfrontalière, la Coopération internationale nous offre mieux que tout autre domaine la possibilité de faire le point sur la situation empirique des objectifs que les Etats se sont fixés.

Cette étude pourra permettre, du point de vue politique, d'ouvrir d'autres perspectives par rapport à la mise en œuvre d'une intégration solide pour une meilleure circulation des personnes et des biens. De plus, cette recherche pourra permettre de mieux appréhender l'utilité des échanges transfrontaliers, le rôle qu'ils peuvent jouer dans l'essor socioéconomique de ces espaces, au-delà même de la cohésion sociale et de la stabilité. Ces échanges pourraient fournir un cadre viable permettant d'accélérer l'intégration régionale et de promouvoir une circulation aisée des individus, des idées, des connaissances et des expertises. Par ailleurs, cette étude pourra contribuer à la production d'outils visant à renforcer non seulement la Politique nationale de migration du Sénégal (PNMS) mais celle des autres Etats frontaliers. Enfin et surtout, elle pourra permettre d'avoir une autre appréhension des points de vue des populations à l'endroit de cette politique et la perception qu'elles ont envers leurs concitoyens originaires des autres Etats de la Communauté ouest africaine.

Précisons que le choix porté sur les postes de contrôle de *Keur Aïp* et *Mpack* comme zones d'enquête au détriment des autres endroits n'est pas fortuit. Ces deux espaces drainent un nombre considérable de flux humains et constituent, entre autres, les principaux lieux de traversée des frontières terrestres entre ces trois pays. Ils constituent aussi, parmi tant d'autres, les principaux points de tension entre ces Etats frontaliers. Par ailleurs c'est sur ce

corridor Dakar-Bissau que le pont Sénégalais est construit. Il serait alors aussi très judicieux de mesurer la perception des passagers par rapport à cette infrastructure perçue par les autorités comme un facteur déterminant de l'intégration ouest-africaine.

Sur le plan personnel, l'intérêt porté à cette étude s'explique par la fascination que nous avons pour les populations de l'Afrique de l'Ouest qui continuent d'entretenir leurs relations de fraternité malgré la division administrative. Bien que les frontières soient établies, ces peuples semblent les ignorer car, malgré toutes les difficultés liées à la mobilité, ils continuent de franchir ces barrières. Conscients de cette situation, ces Etats auraient mis en place des politiques communes visant à faciliter le mouvement des personnes. C'est pourquoi nous cherchons ici à interroger les citoyens concernés sur l'adaptabilité des mesures prises.

La fourchette temporelle de notre étude se situe entre 2007 et 2020. L'année 2007 étant la date d'adoption de la « Vision 2020 de la CEDEAO ». L'échéance 2020 est justifiée par la même vision adoptée qui consiste à aller « d'une CEDEAO des Etats vers une CEDEAO des peuples ». Une vision selon laquelle les citoyens de la Communauté ont les mêmes droits de traverser facilement et librement les frontières surtout avec leurs marchandises (conformément aux règles établies), mais aussi de pouvoir profiter de ses ressources.⁵⁸ Cette échéance nous dicte, en quelque sorte, de faire l'état de lieux entre objectifs visés par l'organisation sous régionale et résultats obtenus sur le terrain.

2.2. Echantillonnage

Comme indiqué dans les pages qui précèdent, un questionnaire et des guides d'entretien ont été élaborés dans un but d'obtenir des données quantitatives et qualitatives portant sur notre sujet. Le questionnaire est administré aux passagers, aux transporteurs et aux commerçants transfrontaliers.

La technique d'échantillonnage accidentel est utilisée ici c'est-à-dire l'interrogation des premières unités rencontrées. La taille de l'échantillon est fixée à **200** unités. Il comporte de simples passagers, des commerçants et des transporteurs. La pertinence de ce choix réside dans le fait que ces personnes sont directement impliquées ou concernées par cette étude. Ainsi, l'enquête s'est déroulée sur une période de vingt-et-un (21) jours entre novembre et décembre 2020. Elle a couvert toute la zone d'étude ciblée. La pertinence du choix de l'échantillon réside dans le fait que nous n'avons pas de données spécifiques sur la

⁵⁸ CEDEAO, *Vision 2020*, op. cit.

population totale de la zone d'étude. Cependant, l'entretien téléphonique que nous avons eu avec un agent de la police des frontières⁵⁹ nous a permis de savoir qu'en moyenne trois-mille personnes (3000) passent chaque jour au niveau de ce corridor. L'agent nous avait fait savoir que ce nombre était revu à la baisse à cause de la pandémie de Covid-19. C'est ainsi que nous avons jugé juste de limiter l'échantillon à 200 unités.

3. Difficultés rencontrées

L'élaboration de ce travail n'a pas été une tâche légère pour nous. Au cours de nos recherches, nous étions confrontés à des difficultés financières à cause de l'éloignement de la zone d'étude ciblée. Pour effectuer nos enquêtes, il nous a fallu séjourner au niveau de la zone (précisément à *Keur Ayip*) afin de pouvoir minimiser les coûts financiers. En dehors de ces difficultés, notons l'accès limité à la documentation. En effet, la Bibliothèque Universitaire (B.U), en plus des perturbations liées aux grèves estudiantines qui ont occasionné sa fermeture momentanée, souffre d'un manque de documents en rapport avec le sujet étudié. Nous avons dû nous inscrire à la bibliothèque de la Maison des Citoyens de la CEDEAO (MCC) pour avoir accès aux récents ouvrages spécialisés. Cette dernière a ensuite connu une fermeture à cause de la fin du contrat qui la liait avec ses partenaires. Parallèlement, nous avons fait recours à l'internet, notamment les sites web de la CEDEAO et de l'Union Africaine.

Par ailleurs, l'avènement de la crise sanitaire liée au Covid-19 a constitué un blocage majeur dans notre recherche. En effet, la fermeture des frontières pour lutter contre la pandémie a fortement impacté notre étude. Nous étions obligé d'interrompre nos recherches pour ces raisons et nous consacrer davantage à la recherche documentaire dans le but de minimiser les pertes de temps. De même, la collecte d'information auprès des spécialistes n'a pas été une chose facile. Pour ce faire nous avons dû faire recours aux entretiens téléphoniques, aux échanges par mail et à l'usage d'applications telles que *Zoommeet*.

Par contre les aléas du matériel électronique nous ont causé quelques soucis avec un arrêt brusque de l'ordinateur en pleine utilisation. Cela a entraîné la perte de nos données qui nous a mené à un recommencement du travail. Pour contourner cela, nous avons fait recours aux ordinateurs des camarades et des cybercafés. Nous nous sommes rapprochés du campus numérique de notre université par la même occasion.

⁵⁹ Cet agent est un officier de la police des frontières du Sénégal.

Notons aussi que la longue fermeture des portes de l'université liée au Covid-19 a porté un préjudice à notre environnement de travail. Cependant, suite à la reprise, nous avons recouru aux séances de travaux organisées au niveau du Centre de Recherche Interdisciplinaire sur les Langues, Arts et Cultures (CREILAC) de l'UFR LASHU. Ce sont des séances tenues avec des étudiants et des encadreurs. Cela nous a permis de maintenir le rythme.

L'autre aspect était la réticence de la cible à fournir des informations par rapport au sujet abordé. Les passagers esquivaient pour deux raisons que nous avons identifiées. La première est liée au contexte de Covid-19. Il fallait donc se conformer aux mesures barrières (port de masque et usage de gel antiseptique) pour s'approcher de la cible. La deuxième raison est le fait qu'étant en transit, ils prenaient difficilement le temps de répondre aux questions qui leur sont posées. De plus, le fait qu'il y ait un sentiment d'insécurité fait que le passager trouve délicat le sujet abordé par rapport à sa position géographique, du moment où il se considère comme vulnérable. Comme alternative nous avons fait recours au focus groupe qui nous a permis d'avoir des informations collectives. Comme autre alternative, au lieu de les attendre à la frontière, nous avons quelques fois rejoint la population cible au niveau des gares routières, c'est-à-dire à leur départ. C'est le lieu où elle se sentait le mieux à l'aise pour répondre à nos questions et ainsi nous permettre de boucler notre enquête. Toutefois, Il fallait préciser que ce travail reste dans le cadre strictement académique et qu'il respecte l'anonymat afin de gagner la confiance de l'enquêté. Les descentes sur le terrain ont de ce fait servi à la phase d'observation. Des questionnaires y ont été administrés également.

DEUXIEME PARTIE : L'ESPACE GUINEO-SENE-GAMBIEN DANS LA CEDEAO

La deuxième partie est dédiée à la présentation globale du milieu étudié. Elle fait l'historiographie permettant une bonne maîtrise des dynamiques sociales de l'espace étudié.

Il s'agit d'aborder, ici, les caractéristiques de la zone d'étude (espace guinéo-séné-gambien) et la nouvelle configuration ouest-africaine. Ainsi, le premier chapitre traitera brièvement de la spécificité de cet espace historique et des relations des nouveaux Etats guinéo-séné-gambiens en passant par la première tentative d'intégration politique. Le deuxième chapitre fera le point sur le cadre fédérateur des Etats de l'Afrique de l'ouest. Il sera question de préciser le contexte de création de la CEDEAO et de parler de la structure de gouvernance de l'organisation communautaire, du protocole portant sur la libre circulation et de l'objectif 2020 de la communauté.

CHAPITRE 1 : L'ESPACE GUINEO-SENE-GAMBIEN : UNE HISTOIRE ET UN PEUPLE

1. L'espace guinéo-séné-gambien : carrefour d'un brassage culturel exceptionnel

Le territoire de Sénagambie se caractérise par une certaine particularité. D'abord sur le plan géographique le réseau hydrographique surtout dans la partie méridionale de cet espace, se conjugue avec un climat pluvieux⁶⁰ de type soudano-guinéen et des conditions pédologiques favorables aux zones de sédimentation pour former un ensemble régional doté d'importantes potentialités agricoles et de nombreuses ressources forestières et halieutiques.⁶¹ La clémence des conditions climatiques fait que cet espace a toujours été convoité par les agriculteurs, les éleveurs et les pasteurs venus d'endroits différents.

Il faudrait noter aussi qu'au sein de tout l'espace régional, les paysages sont voisins du nord au sud avec de légères variations liées essentiellement à la pluviométrie. En effet, « La translation des isohyètes du nord saharien vers le sud forestier s'ajoute à ces conditions relativement clémentes pour stimuler la mobilité à l'intérieur de la Sénagambie méridionale. »⁶² Cette entité aux groupes ethniques multiples a toujours été source de concurrence de la part des différentes ethnies organisées en systèmes politiques spécifiques, eux-mêmes intégrées dans des formations plus larges⁶³. Il faut cependant souligner que le peuplement de cet espace n'a pas causé des conflits armés entre différents groupes ethniques car, selon Nouha Cissé,

Cet espace apparaît comme un véritable carrefour où plusieurs communautés ethniques se sont établies sur un arrière fond Baïnouns et où la cohabitation intercommunautaire n'a pas donné lieu à des guerres de conquête. Le processus d'implantation s'est généralement fait de manière pacifique. Il s'est accompagné d'une dynamique d'intégration en douceur ayant favorisé dans le temps à la fois un métissage culturel très prononcé.⁶⁴

C'est sûrement ce qui a amené Nouha Cissé à affirmer que la *Sénagambie méridionale* est une synthèse de l'Afrique de l'Ouest.⁶⁵ La coexistence de différentes Ethnies dans cet espace est faite de brassages débouchant de ce fait sur la formation de micro-territoires comme le

⁶⁰ De 800 à 2000mm par an.

⁶¹ Enda Diapol, « Espace frontalier et intégration régionale, cas de la "Sénagambie méridionale" », [en ligne], 2007, p. 3. Disponible sur : <http://old.endadiapol.org/IMG/pdf/EtudesSenegambie.pdf> [consulté le 17-07-2020].

⁶² Ibid.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Nouha Cissé, op. cit., p. 9.

Balantacounda, le *Blouf*, le *Fogny*, le *Kombo*, etc.⁶⁵ Par ailleurs, notons surtout que le facteur le plus commun de ces différents groupes ethniques est le fait d'avoir acquis des croyances religieuses communes et « des traditions culturelles et des techniques de mise en valeur analogues en cette période précoloniale. »⁶⁶ En effet, au niveau de la Sénégalie méridionale ce n'est pas uniquement l'identité qui rapproche les hommes et les économies, c'est aussi et surtout leurs différences⁶⁷ qui font qu'on y retrouve une certaine complémentarité entre différents groupes. D'ailleurs il se pourrait que cela soit l'un des principaux facteurs clés qui assuraient la cohésion, la paix, la stabilité et la prospérité de cette entité riche de sa diversité. Cependant, même si le découpage administratif constitue, d'une certaine façon un blocage, on retrouve encore ces valeurs dans les Etats qui occupent cet espace actuellement.

Le rattachement de la Casamance au Sénégal, la création de l'Etat moderne Bissau guinéen et celle de la République de Gambie se sont opérés durant la période coloniale. En effet, une partie de la Casamance (Ziguinchor) est restée sous domination portugaise jusqu'en 1886 avant d'être rattachée à la colonie du Sénégal. Par ailleurs l'enclavement auquel cette région était confrontée est perçu comme étant l'une des principales sources du séparatisme casamançais. Retenons que l'objectif du rattachement n'était rien d'autre que pour permettre aux colons d'avoir une mainmise sur les ressources de cette région.⁶⁸ En effet, « la Casamance est depuis très longtemps une plateforme privilégiée pour les échanges de marchandises. Les frontières politiques sont d'autant plus perméables qu'aucun obstacle naturel sérieux n'isole cette région de ses voisins. »⁶⁹ On comprendrait donc mieux le caractère artificiel de ces frontières arbitrairement établies, divisant des populations aux cultures identiques et aux croyances communes.

⁶⁵ Enda Diapol, op. cit., p.4.

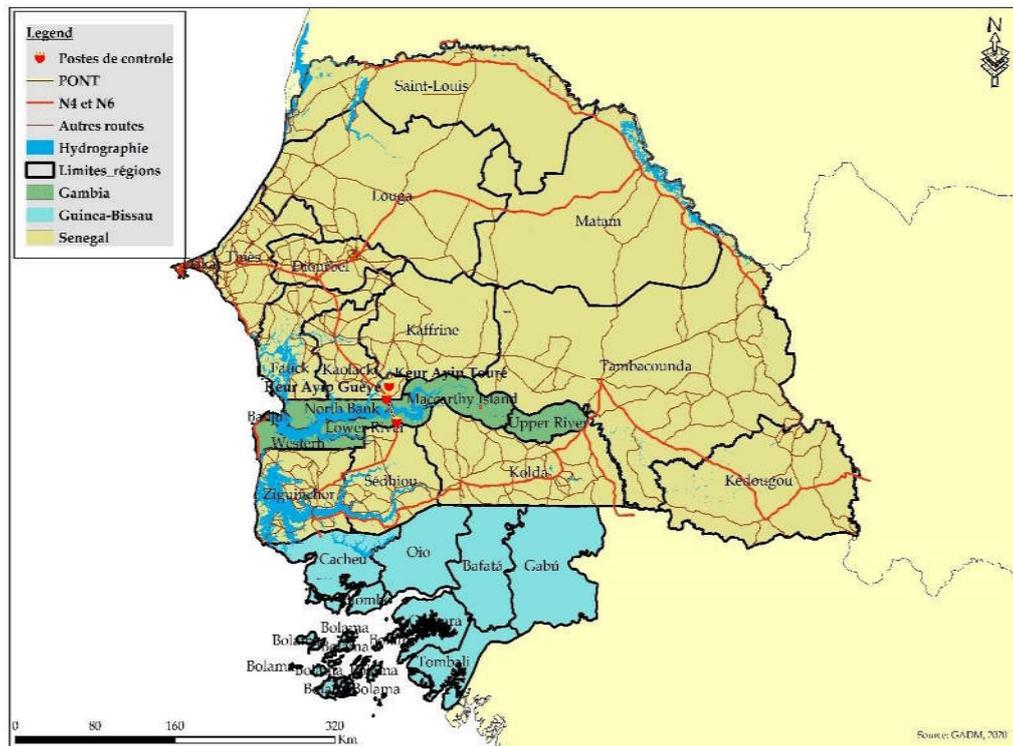
⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ Sylvie Fanchette, « Désengagement de l'Etat et recomposition d'un espace d'échange transfrontalier : la Haute Casamance et ses voisins », [En ligne], *Autrepart* (19), 2001, p. 91. Disponible sur : <https://www.cairn.info/journal-autrepart-2001-3-page-91.htm> [consulté le 17-05-2020].

⁶⁹ Ibid.

Figure 2 : Localisation des trois Etats de la Sénégalie méridionale⁷⁰



Il s’y ajoute que la particularité de la région guinéo-sénégalienne est fortement caractérisée par deux faits majeurs. Il s’agit de l’expansion et la domination de grands empires ouest-africains (Mali, Ghana, Gao) et,

des brassages ethniques qui lui donnent une certaine unité, qui l’a rendu moins assujéti aux particularismes tribaux [...]. Ces influences ont été déterminantes dans la formation du peuple sénégalais (de même que gambien et bissau-guinéen) et ont contribué à faciliter, par de multiples migrations, la fusion de groupes voisins, tous culturellement proches.⁷¹

Sur le plan politique, cette contrée a subi d’importantes mutations qui n’ont pas, pour autant, causé d’énormes préjudices aux échanges, encore moins un impact négatif sur ces territoires et ces cultures. D’ailleurs, les langues d’intégration telles que le *Mandingue*, le *Diola*, le *Balante*, le *Wolof*, le *Créole*, le *Puular*, ont contribué à minimiser les différences d’héritage linguistique dans la mesure où les habitants de la Sénégalie méridionale sont souvent polyglottes.⁷²

⁷⁰ Carte réalisée par Abdourahmane Pam, étudiant en master de géographie à l’université Assane Seck de Ziguinchor.

⁷¹ Hubert Deschamps (dir.), *Histoire Générale de L’AFRIQUENOIRE*, op. cit., pp. 237-238.

⁷² Enda Diapol, op. cit., p.4.

Ainsi, malgré la différence de gouvernance des Etats actuels en termes de langues officielles (le français pour le Sénégal, l'anglais pour la Gambie et le portugais pour la Guinée Bissau), l'histoire de la *Sénégalie* a donné lieu à la *Confédération de Sénégalie*, signe de continuité des appartenances dans la « région des rivières du sud »⁷³. Par ailleurs les noms des interventions militaires du Sénégal en Gambie, conformément à l'accord de défense et d'assistance signé entre les deux Etats en 1965⁷⁴, sont révélateurs. En effet, « *Fodé Kaba I* » était le nom donné à l'opération du 1^{er} novembre 1980 et « *Fodé Kaba II* » celle du 31 juillet 1981 en vue de restaurer le pouvoir du président Daouda Kairaba Diawara, menacé par le commandant Mohaney et ensuite par Koukoy Samba Sagna.⁷⁵

On pourrait même comprendre que c'est pour faire renaître dans l'esprit des citoyens de la Communauté l'appartenance de ces deux Etats à la *Sénégalie méridionale* qu'Abdou Diouf, par ailleurs président de la République du Sénégal (1981-2000), avait choisi de pareils noms. Il y a aussi l'intervention militaire du Sénégal en Guinée Bissau (1998-1999) qui a été dénommée *Opération du Gabu* et dont la mission était de sauver Nino Viera⁷⁶ (de son vrai nom Joao Bernardino Vieira), président de la République de Guinée Bissau de l'époque.

Les relations entre le Sénégal et la Gambie seraient plutôt complexes et délicates vu la situation géographique de l'Etat gambien par rapport à celui du Sénégal. Il fallait donc développer un cadre idéal de dialogue permanent et pointu, mais aussi mettre en place des projets de développement communs en vue de maintenir la fraternité. Le président Abdou Diouf lui-même affirmait que la vocation du Sénégal et de la Gambie est de former un seul Etat.⁷⁷ Il faisait sûrement référence à la *Confédération de Sénégalie* qui serait le cadre idéal pour ce processus de réunification des deux Etats de l'extrême ouest africain. Par ailleurs, la configuration même des organes de la confédération laisse apparaître une certaine hégémonie sénégalaise. On pourrait se demander si cette politique de « tutorat » n'était pas la source de plusieurs situations conflictuelles opposant ces deux Etats. Il serait donc très pertinent de faire le point sur leurs relations politiques. Cela permettrait de mieux comprendre les jeux d'intérêts et de rapports de forces qui régissent leurs interactions surtout dans la collaboration par rapport à la gestion des frontières terrestres. Etudier la relation de ces Etats (Guinée

⁷³ Enda Diapol, op.cit., p.4.

⁷⁴ El Hadji Ibrahima Thiam, op.cit.

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶ Abdoulaye Diallo, « *Sénégalie méridionale du conflit casamançais aux nouveaux trafics* », actes de colloque Complexe « Sécurité et développement », [en ligne], CSAO/OCDE, 2012, p. 4. Disponible sur : <https://www.oecd.org/fr/csao/evenements/conflit%20casamançais.pdf> [consulté le 19-07-2020].

⁷⁷ Éric Makédonsky, *Le Sénégal. La Sénégalie*, tome 2, Paris, L'Harmattan, 1987, p. 156.

Bissau, Sénégal, Gambie) pourrait aider dans la compréhension des actions qu'ils mettent en place pour ou contre la libre circulation des marchandises et des populations.

2. Les relations entre Etats guinéo-séné-gambiens

L'intérêt d'étudier les relations entre ces Etats réside dans le fait que les décisions politiques influent directement sur la gestion de leurs frontières communes. La Gambie et la Guinée Bissau ne partagent aucune ligne frontalière. D'où la nécessité de distinguer les relations sénégal-Bissau guinéennes des relations sénégal-gambiennes.

2.1. La Gambie et le Sénégal : entre collaboration opportuniste et crises frontalières récurrentes.

Pour une meilleure intégration des Etats et des peuples, une initiative politique a été officiellement annoncée le 14 novembre 1981 et signée le 17 décembre de la même année à Banjul, la capitale gambienne. Le président sénégalais Abdou Diouf et son homologue de la Gambie, Daouda Kairaba Diawara, venaient de passer un accord historique : la création de la confédération de Sénégalie. Le pacte scellé entre en vigueur le 1^{er} Janvier 1982. Cela a été perçu comme la résultante d'une proposition du président gambien dont le pouvoir avait été restauré par l'Etat du Sénégal. Ce dernier avait déjoué, en 1981, la tentative de coup d'Etat militaire de Koukoy Samba Sagna⁷⁸ En guise de "reconnaissance" à la fraternité du Sénégal, le chef d'Etat gambien avait senti la nécessité de rapprocher les deux pays dans un cadre commun. Il s'agissait de faire la promotion de la coopération entre les deux Etats.

Concrètement, celle-ci concernait divers domaines, notamment les affaires étrangères et les communications internes. C'est comme si l'idée était pour assurer plus de contrôle par rapport aux mouvements transfrontaliers des citoyens. Sur les plans géopolitique et historique, ce traité aurait pu être la meilleure façon d'amorcer le processus d'intégration des deux Etats voisins. Elle aurait pu servir de modèle pour les autres Etats ouest-africains et constituer une occasion pour l'Etat du Sénégal de pouvoir désenclaver sa partie sud qui se trouve un peu isolée du reste du pays du fait de la position géographique de la Gambie.⁷⁹

Toutefois, soulignons que le traité ne remettait pas en cause l'indépendance et la souveraineté des deux Etats. En réalité il dotait la Confédération de plusieurs organes en vue de sa bonne

⁷⁸ Abdourahmane Mbade Sène, « Mobilités, activités socio-économiques et trafic à la frontière sénégal-gambienne dans le contexte du conflit casamançais », *Les analyses de Populations & Avenir*, 2019, p. 22.

⁷⁹ Éric Makédonsky, op. cit., p. 156.

marche. Ces organes de gouvernances étaient composés d'un président qui était nécessairement un sénégalais, d'un vice-président nécessairement gambien, d'un gouvernement composé de cinq (5) sénégalais et quatre (4) gambiens et d'une Assemblée composée de quarante (40) sénégalais et vingt (20) gambiens. On retiendra ici, que cette Confédération était supposée servir de fondement à la création d'un Etat sénégalais solide.⁸⁰ Néanmoins, malgré l'ampleur de ses ambitions, la Confédération de Ségambie ne durera qu'entre 1982 et 1989. En dépit des souhaits formulés par bon nombre de citoyens de la part des deux Etats, cette organisation n'aura duré que huit (8) ans. D'abord, elle était gelée en août 1989 à la demande d'Abdou Diouf et ensuite dissoute le 30 septembre 1989 de la même année. Cette situation était la résultante d'une divergence d'intérêts politiques entre les deux nations.⁸¹ Cet échec constitue l'un des facteurs explicatifs de la délicatesse des relations sénégalais-gambiennes.

Même si la Gambie et le Sénégal seraient à l'origine de « la seule véritable expérience d'intégration politique sous régionale en Afrique depuis la création de l'OUA en 1963 », celle-ci (la confédération de Ségambie) n'aura pas à connaître un aboutissement favorable.⁸²

Aujourd'hui, la Gambie qui se trouve à l'intérieur du Sénégal serait au cœur du conflit casamançais qui date de décembre 1982. Il serait bon de rappeler que les relations entre les deux pays n'ont pas toujours été au beau fixe et ce, malgré la similitude de mode de vie des populations. Précisons, par ailleurs que la frontière qui sépare ces deux entités géographiques a souvent été source d'opposition politique et de méfiance par rapport à sa gestion.

Cette situation a souvent compliqué la liberté de mouvements des populations. Cela est dû, entre autres, à la situation sensible de la zone sud du Sénégal mais aussi et surtout à l'intérêt économique de la Gambie quant à sa façon de gérer sa frontière et son opportunisme face à la résolution du conflit casamançais. En effet, la Gambie avait été soupçonnée par les autorités Sénégalaises de soutenir le séparatisme du Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance (MFDC) créé en 1947 par des leaders de la région. Cette lutte qui, à la base, restait exclusivement politico-économique, s'est finalement traduite en conflit armé depuis décembre 1982. Les relations entre le régime du président Yaya Jammeh [de juillet 1996 au 1^{er} Décembre 2017] et ses homologues sénégalais (Abdou Diouf 1980-2000, Abdoulaye

⁸⁰ Éric Makédonsky, op. cit., p. 156.

⁸¹ Ibid.

⁸² Ebrima Sall, op. cit., p.3.

Wade 2000-2012 et Macky Sall Président depuis 2012-) ont été effectivement marquées par une conflictualité sans précédent.

De leur côté, les autorités du Sénégal accusaient le gouvernement gambien de l'époque d'utiliser le conflit casamançais comme un instrument de pression sur le Sénégal⁸³ en servant de base de repli à des troupes armées du MFDC. D'ailleurs, nous pouvons citer, à titre d'exemple, la tension diplomatique entre les deux gouvernements suite à une saisie d'une cargaison d'armes dans un port du Nigéria en octobre 2010.

Selon El Hadji Ibrahima Thiam, la cargaison comportait effectivement l'adresse personnelle du président gambien, souvent perçu comme un "ennemi" allant à l'encontre des intérêts sénégalais. C'est ainsi que le gouvernement sénégalais supposa que cette cargaison était destinée au MFDC.⁸⁴ Ce genre de tensions influait quelques fois sur la possibilité de mouvement des citoyens.

En plus de cela, la traversée du fleuve Gambie était aussi source de tension entre ces deux Etats. En effet, toujours selon Ibrahima Thiam, les autorités gambiennes avaient l'habitude de prendre des décisions unilatérales en ce qui concerne les tarifs relatifs à la traversée du fleuve Gambie au niveau de Farafegny (Gambie).⁸⁵ C'était des prises de décisions exclusives dans une affaire commune, sensible et stratégique, relevant du domaine de la souveraineté territoriale comme la frontière. C'est ce qui avait provoqué une hystérie de la part des autorités sénégalaises mais aussi et surtout du côté des transporteurs sénégalais.

Par ailleurs, l'article d'Abdourahmane Mbade Sène nous permet de mieux saisir les relations contemporaines entre Etat sénégalais et Etat gambien. En réalité, malgré les tensions frontalières qui compliquent parfois la libre circulation, ces deux pays ont su conclure des accords dans divers domaines visant à renforcer leur coopération transfrontalière. La cordialité des relations diplomatiques entre ces deux Etats membres de la CEDEAO s'est matérialisée, par exemple, à travers des structures telles que l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Gambie (OMVG). Créée en 1978, cette organisation vise surtout l'éclosion des initiatives transfrontalières.⁸⁶ Comme on pourrait le constater, son accord de création est signé bien avant l'arrivée au pouvoir du président Jammeh. Il faut cependant noter que durant

⁸³ El Hadji Ibrahima Thiam, op.cit.

⁸⁴ Ibid.

⁸⁵ Ibid.

⁸⁶ Abdourahmane Mbade Sène, op. cit., p. 19.

les mandats de ce dernier il n'y a pas eu d'initiatives concrètes allant par exemple, dans le sens de la construction d'infrastructures pouvant indiquer la volonté d'aller en synergie vers une mobilité fluide et contrôlée.

Ce renforcement des liens diplomatiques s'est poursuivi à travers d'autres initiatives. Nous pouvons en citer la mise en place d'une commission mixte et d'une commission consultative dont les réunions se caractérisent par une certaine régularité.⁸⁷ Nous retiendrons, à titre d'exemple, les performances de la commission mixte dont la sixième (6ème) session tenue à Banjul (capitale gambienne) en juillet 2013 ont conduit à une prise de décisions notoires. Il s'agit notamment de la construction du pont sénégalais ou *Senegambia bridge* que d'aucuns qualifient de pont de la délivrance et de deux postes-frontières juxtaposés *Keur Ayip/Keur Ali* et *Sénoba/Massira*, de la mise en place de mécanismes de coopération socioculturelle et universitaire et de l'organisation de patrouilles frontalières communes entre ces deux Etats.⁸⁸ Ces initiatives pourraient effectivement être perçues comme un moyen efficace de libéralisation de la circulation des personnes.

Cependant, il serait important de noter la différence de forme de gouvernance qui se caractérisait par la centralisation de pouvoir du régime militaire gambien du temps du président Yaya Jammeh d'une part, et le système de décentralisation opéré au Sénégal, d'autre part. L'absence de relations directes entre collectivités territoriales frontalières rendait difficile l'implication des citoyens dans la gestion des affaires transfrontalières. En effet, les autorités locales de la Gambie n'avaient pas de véritables pouvoirs de décision car elles se contentaient de la formalisation des relations avec celles du Sénégal en ces périodes marquées par une intensité des tensions diplomatiques entre les deux pays.⁸⁹

En réalité, du fait des jeux d'intérêts politico-économiques particuliers et divergents, les accords conclus entre ces deux pays restent le plus souvent confrontés à des non-applications car comme l'indique Abdourahmane Mbade Sène,

La contrebande de produits alimentaires en direction du Sénégal constitue une source de rentrée de devises importante pour la Gambie, tandis qu'elle est une véritable menace pour l'industrie sénégalaise. Dans ce cas, la Gambie n'a pas intérêt à renforcer le contrôle douanier le long des frontières.⁹⁰

⁸⁷ Abdourahmane Mbade Sène, op. cit., p. 19.

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ Ibid.

Notons également la perception de l'Etat gambien selon laquelle le Sénégal est le lieu de préparation ou de retrait des opposants au régime du président Jammeh. Entre-temps, les tensions se sont donc multipliées créant ainsi des situations d'incertitude dans les relations des deux Etats. Nous pouvons citer, à titre d'exemple, la crise de 2016 causée par la décision du président Jammeh de revoir à la hausse le prix de la traversée des camions de marchandises aux frontières gambiennes. Pour des raisons propres au président gambien, ce tarif est passé d'environ trois-mille-neuf-cent (3900) FCFA à environ trois-cent-quatre-vingt-seize-mille (396.000) FCFA le 10 février 2016.⁹¹ Cette situation a effectivement poussé les transporteurs sénégalais vers la voie du contournement de la Gambie en passant par la région de Tambacounda (à l'extrême sud-est du Sénégal), en partance pour la Casamance ou pour d'autres pays voisins comme la Guinée Bissau. En plus de la réaction des transporteurs, la riposte des autorités sénégalaises n'a pas tardé à se faire valoir. En effet, le Sénégal a à son tour, choisi de fermer sa frontière avec la Gambie. Cette situation a duré du 10 février au 24 mai 2016, date de la levée des sanctions et de la réouverture de la frontière par l'Etat du Sénégal. Pour des raisons économiques, la Gambie avait ouvert sa frontière un peu plus tôt, le 26 février 2016, pour être précis.⁹²

Par ailleurs, même l'élection présidentielle gambienne de 2016, qui a découlé sur une alternance, n'a pas été épargnée. En vérité, la volteface du président Yaya Jammeh, qui avait perdu les élections par les urnes, avait suscité un sentiment d'inquiétude au niveau de la sous-région. Résolue à la lutte pour la démocratie ou mieux encore « à la tolérance zéro contre l'accès inconstitutionnel au pouvoir », la CEDEAO avait investi le Sénégal d'une mission décisive dans la restauration de l'ordre constitutionnel en Gambie, poussant ainsi l'ex président vers l'exil.⁹³

En guise de synthèse, nous pouvons retenir que les grands dossiers qui dégradent et/ou continuent de dégrader les relations sénégalogambiennes sont, entre autres :

- Le soutien du président Jammeh aux séparatistes casamançais du MFDC,
- La traversée du fleuve Gambie au niveau de *Farafegny*,
- L'intense trafic de bois de la Casamance par les industriels chinois basés en Gambie,
- L'intense contrebande des marchandises (fraude) de la Gambie vers le Sénégal,

⁹¹ Abdourahmane Mbade Sène, op. cit., p. 19.

⁹² Ibid.

⁹³ Ibid.

- Le trafic d'armes vers la Casamance avec la complicité des autorités gambiennes.⁹⁴

Depuis la chute du régime de Jammeh, le Sénégal apporte son soutien au nouveau régime gambien dans la gestion de sa sécurité, en plus d'un encadrement en vue de la restructuration de l'armée gambienne.⁹⁵ Les deux régimes (sénégalais et gambien) semblent avoir des affinités. C'est ainsi que des accords et des dispositifs institutionnels ont été mis en place pour faciliter les relations des deux Etats.⁹⁶ Il s'agit, entre autres :

- Le forum économique sénégalo-gambien dont la première édition s'est tenue à Dakar (capitale du Sénégal) du 5 au 6 octobre 2017. Ce forum vise essentiellement le développement et la coopération entre le Sénégal et la Gambie ;
- Le Conseil sénégalo-gambien, créé en 2017 et chargé du traitement des sujets d'ordre bilatéral et des orientations des deux gouvernements en vue de l'approfondissement de leur coopération. Placé sous l'autorité des deux chefs d'Etat, ce conseil se réunit tous les six (6) mois de façon alternée dans l'un des deux pays. Sa première session s'est tenue le 13 mars 2018 à Banjul.
- L'accord sur la gestion des ressources transfrontalières dans le domaine de la gestion forestière, signé le 28 avril 2017.
- La journée sénégalo-gambienne tenue en mars 2018 à Karang(Sénégal). Elle avait comme thème « *La libre circulation des personnes et des biens.* » Lors de cette journée, les deux Etats ont pris la décision de mettre en place un Observatoire des pratiques anormales sur le corridor Dakar-Banjul en plus de l'installation de centres d'information frontaliers pour apporter une assistance aux usagers de la frontière, cet observatoire ambitionne de lutter contre les tracasseries sur le corridor et sur les frontières.⁹⁷

Ce nouveau réchauffement des relations politiques entre le Sénégal et la Gambie, perçu comme le fruit de l'alternance qui s'est opérée en Gambie en 2017, favorise, selon Abdourahmane Mbade Sène, une meilleure collaboration des autorités des deux Etats en permettant ainsi un mouvement facile des personnes et des biens, la lutte contre les pratiques illicites qui s'opèrent au niveau des frontières et contre l'insécurité transfrontalière.

⁹⁴ El Hadji Ibrahima Thiam, op.cit.

⁹⁵ Abdourahmane Mbade Sène, op. cit., p. 20.

⁹⁶ Ibid.

⁹⁷ Ibid., pp. 20-21.

Par ailleurs l'accord trouvé entre ces deux Etats, après la chute du régime de Jammeh, a facilité l'accélération de la construction du « Pont Sénégalie » ou « *Senegambia Bridge* » inauguré par le président Macky Sall et son homologue Adama Barro le 21 Janvier 2019.

D'une longueur de 942 mètres, ce pont est construit à hauteur de 53, 7 Milliards de CFA, sur financement de la Banque Africaine de Développement (BAD).⁹⁸ Il représente une bonne initiative pour l'intégration africaine, particulièrement pour les relations sénégalogambiennes en termes de libre circulation des personnes et des marchandises dans cette contrée de la CEDEAO qui, elle-même, est devenue la principale institution qui régit les relations interétatiques en Afrique de l'Ouest.

2.2. Le Sénégal et la Guinée Bissau : entre résolution de conflits et stabilisation de frontière

Les relations entre ces deux pays voisins datent de bien avant leur accession à l'indépendance. C'est cette conscience d'appartenance à une même circonscription socio spatiale qui semble imposer aux gouvernements de bâtir des initiatives transfrontalières communes.

Concernant les relations contemporaines de ces deux pays, ce sont surtout les travaux de Vincent Foucher qui attirent ici notre attention. Pour lui, la coopération entre ces deux pays membres de la CEDEAO est marquée par une certaine complicité et une certaine conflictualité. Il rappelle qu'au lendemain de l'accession du Sénégal à la souveraineté internationale, les bissau-guinéens et les capverdiens qui y résidaient s'étaient mobilisés pour réclamer, à leur tour, la libération de leurs territoires par rapport à la domination occidentale. A cette époque, Léopold Sédar Senghor, qui était le président du Sénégal, a su manifester une certaine sympathie à leur égard. Sur le plan idéologique, il partageait plus ou moins les mêmes convictions qu'eux quant à l'indépendance des colonies.

Cependant, ce sera avec le Parti Africain pour l'Indépendance de la Guinée Bissau et du Cap-Vert (PAIGC) qu'on notera une certaine distance idéologique avec le Sénégal. Réuni autour d'Amilcar Cabral, le PAIGC fut le principal parti de revendication de l'indépendance de la Guinée portugaise et du Cap-Vert. Il optera pour la lutte armée et la rupture avec la puissance colonisatrice par opposition à la vision de Senghor qui préfère la coopération avec la métropole. En lieu et place de l'appui du régime sénégalais, le PAIGC obtient le soutien des

⁹⁸ El Hadji Ibrahima Thiam, op. cit.

pays proches du bloc de l'Est dans un monde bipolaire. Il s'agit notamment de la république de Guinée dirigée par Sékou Touré qui d'ailleurs a une vision parallèle à celle de Senghor.⁹⁹ Cette opposition idéologique rappelle d'ailleurs la division au sein de l'OUA. L'ingérence politique du Sénégal dans les affaires intérieures de la Guinée Bissau est sans doute l'une des plus remarquables dans ses actions extérieures contemporaines. Important pour sa stabilité sociopolitique, le Sénégal aurait été toujours mêlé directement ou indirectement dans le choix des dirigeants de l'Etat bissau-guinéen. Cet état de fait s'expliquerait par la proximité entre populations guinéennes et celles de la Casamance, région réclamée par des séparatistes.

Cette nécessité de coopération a permis à Bissau, autant que Banjul d'ailleurs, de se positionner en situation de géant qui pèse lourd dans les jeux d'intérêts et de rapports de force. En effet, nous avons ici l'une des causes premières de la dégradation des relations entre Dakar et Bissau. Cela s'explique par le fait que le régime sénégalais était plutôt attiré par l'approche indépendantiste modérée du Parti de Lutte pour l'Indépendance Nationale de la Guinée (FLING). On notera avec Vincent Foucher que cette opposition idéologique persistera au moins jusqu'au début des années 80 qui sont marquées aussi par le processus de libéralisation de l'économie bissau-guinéenne. Concrètement, le rapprochement entre le Sénégal indépendant et la Guinée Bissau indépendante s'est matérialisé à travers l'adoption du FCFA par cette dernière en 1997. D'ailleurs, c'est sous l'influence du Sénégal que la Guinée Bissau adoptera cette monnaie devenant ainsi le premier pays non officiellement francophone à l'utiliser.¹⁰⁰

La spécificité des relations entre ces deux pays découle aussi et surtout de l'importance géopolitique de la Guinée Bissau pour la consolidation de la stabilité et de l'unité nationale du Sénégal. Le pays de l'extrême ouest africain s'est souvent retrouvé dans une situation qui l'oblige à se mêler des affaires intérieures de son voisin. On estime d'ailleurs que l'une de ses initiatives étrangères les plus spectaculaires est sans doute son intervention militaire directe à Bissau. En 1998, le Sénégal déploie plus de deux mille (2000) soldats en Guinée Bissau dans le cadre d'une mission dénommée « opération Gabou » en vue de rétablir l'autorité de Nino. Ce dernier était un « fidèle allié » et était fortement engagé dans la résolution du séparatisme casamançais. Cependant, on assista à la chute de Nino, malgré le

⁹⁹ Vincent Foucher, « Le Sénégal de Wade Face à la Guinée-Bissau : Pays frère, Tuteur ou Hégémon ? », [en ligne], SAIIA, 2013, p. 6. Disponible sur : https://media.africaportal.org/documents/saia_sop_139_foucher_french_20130503.pdf [consulté le 20-07-2020].

¹⁰⁰ Ibid.

déploiement considérable de contingents militaires en vue de consolider l'autorité de "L'ami". Notons que cette intervention militaire n'a pas laissé la population bissau-guinéenne indifférente. En effet, celle-ci s'est montrée hostile à "l'invasion" sénégalaise.¹⁰¹ Les rapports entre citoyens de différents pays ont aussi été influencés par les discours et les actions des dirigeants. Cela a bien pu être une source de conflit entre citoyens des deux parties dans la traversée de la frontière.

Par ailleurs, de nouvelles figures politiques bissau-guinéennes surgiront et coïncideront avec la fin du régime socialiste sénégalais. Cela ouvre un nouvel élan dans les relations diplomatiques entre ces deux pays voisins. L'accession de Kumba Yala à la magistrature suprême suite à l'élection présidentielle bissau-guinéenne en 2000 s'est effectuée en parallèle avec la toute première alternance démocratique sénégalaise qui conduit l'opposant libéral Abdoulaye Wade au pouvoir.¹⁰²

Sous le signe de l'importance particulière qu'il accorde à son voisin du sud, le président Abdoulaye Wade fraîchement élu effectue sa première sortie diplomatique étrangère en Guinée Bissau. Ce geste, loin d'être anodin, se justifie par sa vision selon laquelle il était impératif de stabiliser la Guinée Bissau en vue de pouvoir résoudre une bonne fois le conflit casamançais. Son succès fut relatif comparé aux résultats de son prédécesseur. Néanmoins, Wade aura plus ou moins réussi à stabiliser la situation de crise en Casamance avec l'aide d'un appui sur son voisin. Sous son mandat, l'Etat du Sénégal aura réussi à exercer une certaine influence sur son voisin du sud-ouest. Par ailleurs, sans intervention directe visible de la part du Sénégal, c'est la Guinée Bissau qui se positionne en "main invisible" pour son voisin. Elle se charge du démantèlement des réseaux les plus extrémistes du MFDC qui sont situées au long de leurs frontières communes.¹⁰³ Il se pourrait que l'une des explications possibles de ce succès relatif soit le fait des parcours politiques plus ou moins identiques entre Wade et Yala car selon Vincent Foucher,

Cette bonne relation doit peut-être quelque chose à la similitude de parcours entre Wade et Yala, deux opposants historiques, élus au terme de longues années de lutte. Mais elle se fonde surtout sur les intérêts bien compris des deux parties et sur une méfiance commune à l'égard du général Mané et de ses alliés du MFDC.¹⁰⁴

¹⁰¹ Vincent Foucher, op. cit., p. 5.

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ Ibid.

¹⁰⁴ Ibid., p. 8.

En effet, la relation entre ces deux pays ne relève pas toujours forcément du jeu d'intérêt politique. C'est aussi la matérialisation d'un devoir de solidarité manifesté par les peuples qui exercent une certaine pression obligeant les autorités à œuvrer surtout pour la libre circulation.

Cependant, les réalités politiques semblent prendre le dessus en ce sens qu'à un certain moment tout semble devenir une question de *realpolitik*,¹⁰⁵ provoquant même des alliances contre nature. En effet, après la mort du général Mané on assiste à une reconfiguration des alliances entre acteurs étatiques et non étatiques dans les deux pays. Le positionnement stratégique s'effectue au niveau de la frontière, chaque partie cherchant à exercer un contrôle sur la circulation des personnes et des biens. Cette situation a même découlé sur une incursion bissau-guinéenne en territoire sénégalais, la première depuis son indépendance, peut-être. En effet, avec "l'accord" de son voisin, la Guinée Bissau a pu mener des offensives au-delà de la frontière à la poursuite d'une faction du MFDC.¹⁰⁶ Cette coopération militaire qualifiée de résiliente, marque une nouvelle ère dans la gestion des frontières en ce sens qu'elle a permis un retour à la normale dans la libre circulation des personnes et des biens au cours de la première décennie des années 2000. Selon Foucher, l'instabilité politique qu'a connue la Guinée Bissau n'a pas trop impacté sa relation avec son voisin du nord et ce, malgré les inquiétudes émises par l'opinion publique des deux parties.¹⁰⁷ Il renchérit que :

La chute de Yala, loin d'entraîner des tensions avec le Sénégal, débouche au contraire sur une confirmation des liens. Les putschistes veulent éviter une nouvelle intervention du Sénégal, et le jour même du coup d'Etat, c'est au président Wade qu'ils adressent leur premier coup de fil, l'assurant que le putsch ne se fait pas contre les intérêts du Sénégal.¹⁰⁸

Ce tournant politique a amené le Sénégal à faire recours aux puissances régionales pour s'assurer des bonnes intentions des nouveaux hommes forts de Bissau. Wade s'y rend en compagnie du président ghanéen John Kufuor, par ailleurs président en exercice de la CEDEAO. Le président nigérian Olusegun Obasanjo, qui est l'un des initiateurs du NEPAD, était aussi de la délégation. Un discours ferme avait été tenu, n'épargnant pas une option militaire. Cela était sûrement un moyen de pression du Sénégal en vue de maintenir la

¹⁰⁵ Ce terme d'origine allemande signifie littéralement "politique réaliste" ou la politique étrangère fondée sur le calcul des forces et intérêts nationaux.

¹⁰⁶ Selon Vincent Foucher (op.cit., p. 8.), il s'agit de la faction dirigée par Salif Sadio, l'une des plus radicales du MFDC.

¹⁰⁷ Vincent Foucher, op. cit., p. 8.

¹⁰⁸ Ibid., pp.10-11.

stabilité de la frontière de sa partie sud. Pour justifier ses bonnes intentions, la junte militaire passe à l'action à travers une offensive menée contre la même faction du MFDC qui tentait, de son côté, de contrôler une partie de la frontière. Pour légitimer son action, la junte militaire évoque la nécessité de protéger sa population qui se trouve au niveau de la frontière et qui est victime du conflit séparatiste.¹⁰⁹

La diplomatie entretenue entre ces deux Etats a amené les pays "amis" à s'impliquer dans la stabilisation de la Guinée Bissau et la pacification de la Casamance. Retenons qu'au nom de l'ordre et de la stabilité entre Dakar et Bissau, des carrières politiques avaient été sacrifiées surtout du côté du pays lusophone.¹¹⁰ Cela illustre, entre autres, les sacrifices consentis de part et d'autre pour la paix. Mais aussi cela aurait pu être un facteur facilitateur des mobilités des citoyens surtout par rapport à la traversée au niveau des points de passage désignés. La résolution des conflits antérieurs serait un exercice plus compliqué que la construction d'infrastructures ou l'instauration des instruments de facilitation de la libre circulation des personnes et des biens. En effet, selon Foucher,

L'attractivité des voisins francophones [le Sénégal en premier] de la Guinée Bissau n'est pas chose nouvelle [...] les dynamismes de l'économie sénégalaise suscitaient des flux commerciaux. Les commerçants sénégalais affluent à Bissau.¹¹¹

Cette déclaration souligne qu'effectivement les tensions récurrentes à la frontière ne découragent pas forcément les usagers. Ces derniers trouvent plutôt des moyens de s'adapter pour continuer à développer leurs affaires. En dehors de la proximité, le Sénégal attire également les Bissau-guinéens par ses infrastructures (portuaires, aéroportuaires, éducatives, etc.) Les universités et les écoles de formation sénégalaises ont une place privilégiée dans le choix des voisins du sud. Cela favorise une forte mobilité transfrontalière quand bien même ces citoyens communautaires rencontreraient des difficultés pour traverser la frontière ou, peut-être, pour s'insérer. On pourrait comprendre ces difficultés liées aux procédures de contrôle de passagers si l'on tient compte de la menace terroriste, du trafic d'enfant, de drogue et/ou de chanvre indien auxquels les Etats sont confrontés. La Guinée Bissau figure parmi les pays catalogués d'« Etat failli » où ces phénomènes sont récurrents.

Cependant, même la pandémie de Covid-19 n'a pas freiné la traversée des frontières en

¹⁰⁹ Vincent Foucher, op. cit., p. 11.

¹¹⁰ Ibid., p. 12.

¹¹¹ Ibid., p. 16.

Sénégal méridionale et ce, malgré les moyens déployés par les autorités en vue de limiter le mouvement des populations et ainsi empêcher les “ cas importés ”. Même si elle est perçue par certains comme une source de propagation de cette pandémie, la mobilité des citoyens aurait pu constituer un moyen de lutte contre la transmission du virus. Il y aurait pu y avoir un déploiement de dispositif sanitaire au niveau des postes de contrôle en vue d’anticiper sur d’éventuels cas. Au lieu de contraindre les populations à rester sur place, il aurait été plus facile de les laisser circuler librement et de veiller au respect strict des mesures barrières indiquées par les autorités sanitaires parce que, quoi qu’il en soit, les populations traversent la frontière et ce, peu importe les voies utilisées. Il faudrait donc une bonne gestion des zones transfrontalières guinéo-séné-gambiennes malgré les tensions.

Nous le savons, le trafic de bois et la gestion de la transgambienne ont fortement provoqué des tensions frontalières entre Dakar et Banjul. De l’autre côté, c’est le vol de bétail qui constitue l’un des problèmes majeurs qui opposent le Sénégal à la Guinée Bissau, justifiant parfois la restriction de la mobilité des personnes. Cela s’est souvent matérialisé par la fermeture brusque des frontières. Nous avons donc ici deux des principales causes de la fermeture de frontières entre ces deux Etats et le Sénégal. C’est une situation qui réduit effectivement la liberté de mouvement des citoyens même si ceux-ci ignorent cette réalité politique en développant d’autres alternatives de passage (contournement des postes de contrôles frontaliers). Ils se voient quelques fois privés de l’une de leurs principales spécificités, à savoir, cet ancrage à la mobilité.

Cependant, cette situation a toujours préoccupé les autorités étatiques, du moins sur le discours politique, prônant ainsi la collaboration en vue d’instaurer la stabilité transfrontalière. Toutefois, c’est le renforcement de la paix en Casamance qui constitue la grande préoccupation des trois pays. En vue d’apporter une solution définitive à la crise, l’Etat du Sénégal a senti le besoin de renforcer sa coopération avec ses deux voisins.

L’objectif visé en est double :

Cela devrait non seulement permettre de favoriser le processus de paix en Casamance et la sécurité des populations, mais également faciliter la circulation des personnes et des biens aux frontières pour réduire au minimum les tracasseries et autres contrôles multiples auxquels sont confrontés les populations.¹¹²

¹¹² Enda Diapol, « Les initiatives transfrontalières en Sénégal méridionale », *Tam-Tam : l’écho de l’actualité transfrontalière*, [en ligne], 2009, p. 2. Disponible sur : http://www.endadiapol.org/wp-content/uploads/2016/05/Tam-Tam_no4_-_Version_FR.pdf [consulté le 21-07-2020].

On voit donc l'importance de la question de la paix sans laquelle il serait difficile voire impossible, de procéder à un véritable processus de libre circulation. Vu la situation sécuritaire mondiale et sous-régionale, la coopération transfrontalière entre ces trois pays nécessite d'être traitée avec délicatesse. C'est ainsi que des initiatives sont prises afin d'impliquer davantage d'acteurs dans les processus décisionnels. Il s'agit par-là « d'approfondir la réflexion sur les axes dégagés [...] pour identifier les actions transfrontalières à entreprendre »¹¹³. D'ailleurs on estime que grâce à ces actions entreprises, il est constaté un rapprochement approfondi entre autorités locales de différentes régions transfrontalières. Elles coordonnent directement, semble-t-il, quant à la situation sécuritaire au niveau des zones frontalières¹¹⁴. A côté de cela, les communautés rurales frontalières sont aussi enrôlées dans la gestion et l'entretien des infrastructures routières qu'elles appellent « pistes de la paix ».

Ces activités communes sont perçues comme un cadre de rapprochement des populations transfrontalières en vue d'instaurer un climat de paix et de cohésion sociale. L'entretien de ces « pistes de la paix » regroupe presque toutes les classes d'âge, hommes comme femmes, des villages frontaliers confrontés à des difficultés de mobilité à chaque période d'hivernage. Elle répond notamment à un besoin des populations transfrontalières, qui malgré les nombreuses contraintes maintiennent les liens sociaux et parentaux mais également des rapports économiques et commerciaux dynamiques.¹¹⁵ De ce fait, on se rend à l'évidence qu'il y a une volonté de la part des populations de promouvoir la coopération et la libre circulation ; ce qui nécessiterait un accompagnement fort. Par ailleurs, ce qui pourrait pousser à la retenue face à de telles initiatives c'est une certaine politisation du dossier portant sur la libre circulation effective des biens et des personnes. A cet effet, notons que même les ressources stratégiques les plus convoitées n'ont pas entraîné la fermeture de frontières dans cet espace. A titre d'exemple, la dégradation forestière du nord de la Casamance, si accrue soit-elle et malgré les allégations multiples, n'a pas pour autant provoqué de fermeture de frontière. De même, l'éventuelle exploitation pétrolière dans la zone maritime commune bien qu'ayant suscité le déploiement d'un arsenal juridico-

¹¹³ Enda Diapol, « Les initiatives transfrontalières en Sénégal méridionale », [en ligne], *Tam-Tam : l'écho de l'actualité transfrontalière*, 2009, p. 2. Disponible sur : http://www.endadiapol.org/wp-content/uploads/2016/05/Tam-Tam_no4_-_Version_FR.pdf [consulté le 21-07-2020].

¹¹⁴ Ibid.

¹¹⁵ Ibid.

diplomatie au niveau de la sphère politique régionale et internationale, n'a pas entraîné la fermeture de la frontière entre le Sénégal et la Guinée Bissau.¹¹⁶

La recherche de stabilisation des relations sénégal-bissau-guinéennes a nécessité une approche d'une dimension communautaire. Il serait intéressant de noter, par ailleurs, que l'intégration des parties prenantes est régie dans un cadre institutionnel réglementé par la CEDEAO. Les ambitions de cette organisation intergouvernementale garantissent la liberté de mouvement de ses citoyens. Cependant, après avoir rappelé son cadre réglementaire et institutionnel, il serait important de décliner ici son objectif initial jusqu'à sa vision actuelle en passant par ses évolutions. Cela permettrait effectivement d'avoir une meilleure compréhension de cette volonté d'aller vers une CEDEAO des peuples dans laquelle les citoyens communautaires auraient le plein droit de se mouvoir sans restriction tout en respectant les formalités en vigueur.

¹¹⁶ Vincent Foucher, 2013, p.8.

CHAPITRE 2 : CADRE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE DE LA LIBRE CIRCULATION DANS L'ESPACE CEDEAO

1. Présentation de la CEDEAO

1.1. Contexte de création de la CEDEAO

Juste après la décolonisation, l'Afrique occidentale était constituée d'un ensemble d'Etats aux systèmes administratifs diversifiés dont la colonisation avait défini les frontières. C'est un espace d'une importante diversité linguistique avec plus d'un millier de langues. Cependant, ces Etats font usage officiel de trois langues héritées de la colonisation, à savoir l'anglais, le français et le portugais. En réalité, la richesse linguistique, culturelle et écologique de l'Afrique de l'Ouest a toujours été perçue à la fois comme une opportunité et une menace pour son intégration. Selon Aliou Sall,

La diversité culturelle, linguistique et écologique de la région est porteuse aussi bien d'opportunités que de défis pour le processus d'intégration. Le souci de combiner les forces sur les plans politique et économique a toujours été reconnu comme un pas vers la création d'une prospérité commune dans la région.¹¹⁷

Il ajoute que

Le rapprochement des Etats actuels fut d'abord l'affaire des peuples, il a été l'œuvre spontanée des populations qu'unissent des liens familiaux, parentaux, économiques ou culturels. Il a été également l'œuvre du pouvoir politique, c'est-à-dire [...] de ces grands empires fédérateurs de l'Ouest africain.¹¹⁸

Concrètement, le premier pas vers l'intégration des Etats de l'Afrique de l'Ouest, du moins dans sa forme moderne, date de 1945 lors de la création du Franc de la Coopération Financière d'Afrique (FCFA) qui a servi de monnaie pour des Etats francophones de la région. De même, il y a eu en 1946 des tentatives d'unification des peuples Ouest africains de domination franco-britannique dans le cadre commun de la « *West African National Secretary* ». ¹¹⁹ L'échec des premières tentatives d'intégration n'a pas épargné le projet de la « Communauté des Etats africains indépendants » de 1959. Pour A. Sall,

L'idée n'eut pas de suite, et il est certain que la déconvenue est imputable aux appréhensions, non-dits, et méfiances entre ses promoteurs, entre le Libéria certes jamais colonisé mais que les Etats-Unis ont pris sous leur aile protectrice, et les autres partenaires, le Ghana et la Guinée, au passé plus tourmenté et aux vues plus ardentes. De même, certains hommes politiques ont opposé une fin de non-

¹¹⁷ Alioune Sall, op.cit., p.15

¹¹⁸ Ibid.

¹¹⁹ Ibid., p.23.

recevoir au projet libérien des Etats associés d'Afrique dans la mesure où ils y ont vu la main des Etats-Unis d'Amérique.¹²⁰

On attendra jusqu'en 1975, au moment où les chefs d'Etats nigérian et togolais, respectivement le général Yakubu Gowon et Gnassingbé Eyadema, effectuaient une tournée dans la région en vue de faire la promotion de l'idée d'intégration, pour ressentir une véritable volonté de la part des décideurs. Leurs efforts ont été payants à cet effet, puisque des projets ont vu le jour et ont servi de fondement au traité de Lagos, donnant ainsi naissance à la CEDEAO le 28 Mai 1975. Ce traité avait pour mission de promouvoir la coopération économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest.¹²¹

La CEDEAO est actuellement composée de quinze (15) Etats de l'Afrique de l'Ouest : le Sénégal, la Gambie, la Guinée Bissau, la Guinée, le Mali, le Niger, le Togo, le Burkina Faso, le Nigéria, la Côte d'Ivoire, le Liberia, le Ghana, le Bénin, la Sierra Léone et le Cap Vert qui l'a rejoint en 1976. La Mauritanie l'a quittée en 2000. Sa mission est de promouvoir et de consolider la coopération économique et politique tout en assurant la stabilité et la sécurité de la région. Elle couvre une superficie de 5.114.240 km² avec une population estimée à environ 356,3 millions d'habitants.¹²² Ce chiffre représente environ cinq pourcent (5%) de la population mondiale au cours de l'année 2014 et quarante pour cent (40%) de la population de l'Afrique subsaharienne de la même année. Par ailleurs, environ 7,5 millions de migrants ouest africains, habitent dans des pays de la CEDEAO autres que le leur. Ils représentent environ 3% de la population de la région. On estime que la population de la CEDEAO atteindrait environ six-cent millions (600.000.000) d'habitants à l'horizon 2050.

Tableau 2 : Récapitulatif de la CEDEAO

Date de création	28 Mai 1975
Situation géographique	Afrique de l'Ouest
Type	Organisation intergouvernementale
Siège	Abuja (Nigéria)
Nombre de pays membres	15
Superficie	5.114.240 km ²
Population	356,3 millions d'habitants
Langues officielles	Anglais, français, portugais

Réalisateur : Moustapha Badji

¹²⁰ Alioune Sall, op. cit., p. 23.

¹²¹ <https://www.ecowas.int/a-propos-de-la-cedeao/informations-de-base/?lang=fr> [consulté le 02-11-2019].

¹²² <https://www.ecowas.int/profil-type-de-la-cedeao/?lang=fr> [consulté le 5-11-2019].

Figure 3 : Carte interactive des pays de la CEDEAO¹²³



1.2. Structure de gouvernance et principes fondamentaux de la CEDEAO

La CEDEAO est composée de plusieurs organes qui assurent son fonctionnement. Il s'agit notamment de la conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement, du conseil des ministres, de la commission, du parlement de la communauté, du conseil économique et social, de la cour de justice de la communauté, de la banque d'investissement et de développement

- La conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement :

Composée des différents chefs d'Etat et de gouvernement des pays membres, elle est le principal organe de décision de la Communauté. On retrouve à sa tête le président de la conférence, nommé par ses pairs pour un mandat d'un (1) an. La conférence des chefs d'Etat et de gouvernement est chargée de définir les directives concernant les grandes orientations. Elle joue le rôle de :

Direction et de contrôle général de la Communauté, de la politique générale, et des principales orientations de la Communauté, [elle] prend toute décision dans le cadre des questions se rapportant à la prévention des conflits, au maintien de la

¹²³ Carte réalisée par Abdourahmane Pam.

paix et de la sécurité, à l'assistance humanitaire, à la consolidation de la paix, à la lutte contre la criminalité transfrontalière et la prolifération des armes légères.¹²⁴

En réalité la conférence des chefs d'Etat et de gouvernement exerce une fonction purement politique. En ce sens, elle pilote le mécanisme de gestion des crises.¹²⁵

-Le conseil des ministres :

Il est responsable de tout ce qui concerne le fonctionnement et le développement des affaires de la CEDEAO. Il est dirigé par le président du conseil des ministres. Le ministre chargé des affaires étrangères et ou des affaires de la CEDEAO du pays en exercice de la présidence des chefs d'Etat et de gouvernement devient de fait, président du conseil des ministres de la CEDEAO.¹²⁶

-La commission :

Créée le 14 juin 2006 à Abuja, au Nigeria, lors d'une réunion de la conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de la CEDEAO, elle substitue le secrétariat général et est dotée de plus de pouvoir. Cet organe constitue la pièce maitresse chargée de la mise en œuvre des politiques et mesures adoptées par la conférence des chefs d'Etat et de gouvernement ainsi que de celles du conseil des ministres. Le président de la commission est nommé par la conférence des chefs d'Etat pour un mandat de quatre (4) ans non renouvelable. Il est secondé par un vice-président.¹²⁷ Il travaille avec treize (13) commissaires qui l'assistent dans l'exécution des tâches de la commission.¹²⁸ Toutes ces quinze (15) personnalités travaillent en vue d'atteindre « la pleine intégration ».¹²⁹

-Le parlement de la communauté :

Sa création date de 1994 à travers le protocole d'Abuja, conformément aux articles 6 et 13 du traité révisé de la Communauté. Son siège se trouve à Abuja, capitale Du Nigéria. Le parlement de la CEDEAO constitue le cadre de représentation des voix des populations ouest-africaines. Il est composé de 120 parlementaires. Chaque Etat membre a droit à cinq

¹²⁴ Alioune Sall, op. cit., p. 30.

¹²⁵ Ibid.

¹²⁶ Papa Abel Ndong et al., op. cit., « Guide de libre circulation des personnes et des biens en Sénégal méridionale », 2009, p. 14.

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ <https://www.ecowas.int/a-propos-de-la-cedeao/structure-de-gouvernance/?lang=fr> [consulté le 25-11-2019].

¹²⁹ Ibid.

(5) parlementaires d'office. Le reste des sièges sont octroyés aux Etats en fonction de la taille de leurs populations respectives.¹³⁰

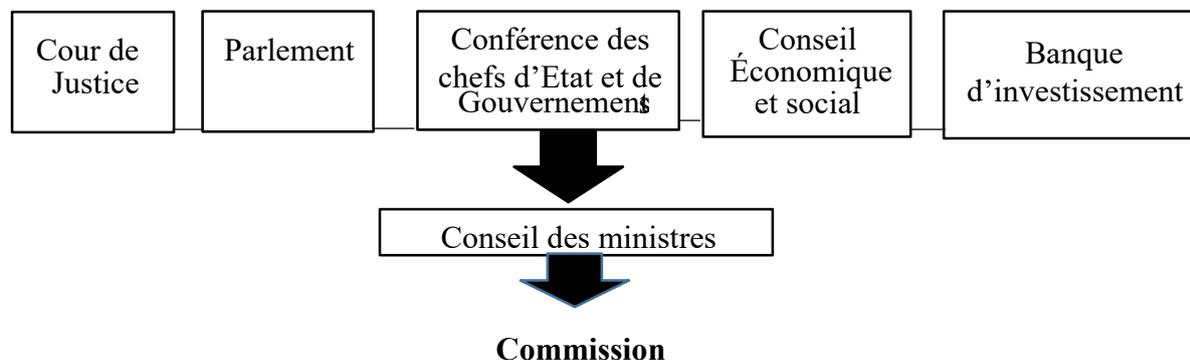
- La cour de justice de la communauté :

La cour de justice est l'organe judiciaire de la Communauté. Elle a vu le jour à travers le protocole d'Abuja de 1991. Les sept (7) juges qui la composent sont nommés par la conférence des chefs d'Etat et de gouvernement. Cependant, même si le règlement des différends entre Etats membres « se fait à l'amiable », cet organe est chargé de veiller à l'application des traités, lois et règlements en vigueur dans la Communauté.¹³¹

-La Banque d'Investissement pour le Développement de la CEDEAO (BIDC)

La principale mission de la BIDC est de favoriser le développement ouest-africain à travers une forte implication dans la réalisation des ambitions Communautaires. Cela passe notamment par un appui dans le financement des projets de développement et de construction d'infrastructures intra-régionales. La BID est composée d'un conseil des gouverneurs et d'un conseil d'administration. Les gouverneurs et les administrateurs sont issus des Etats membres et représentent leurs pays d'origine au sein des conseils.¹³²

Figure 4 : Organigramme des grandes instances de la CEDEAO



Réalisateur : Moustapha Badji

Comme toute organisation, la CEDEAO a des principes qui régissent son fonctionnement. Ces derniers restent la ligne directrice qu'elle observe à l'égard de tous les pays membres, des citoyens et d'autres organismes externes. L'ensemble de ces principes fondamentaux est

¹³⁰ Papa Abel Ndong et al., op. cit., p. 15.

¹³¹ Ibid.

¹³² Ibid.

mentionné dans le traité portant création de la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest. Ils sont au nombre de onze (11) :

- L'égalité et l'interdépendance des Etats membres ;
- La Solidarité et l'autonomie collective ;
- La coopération entre Etats, harmonisation politique et intégration des programmes
- La non-agression entre les Etats membres ;
- Le maintien de la paix, de la stabilité et de la sécurité régionale par la promotion et le renforcement du bon voisinage ;
- Le règlement pacifique des différends entre les Etats membres, la coopération active entre pays voisins et la promotion d'un environnement pacifique, condition préalable au développement économique ;
- La reconnaissance, la promotion et la protection des droits des peuples conformément aux dispositions de la Charte Africaine des droits d l'homme et des peuples ;
- La responsabilité, la justice économique et sociale et la participation populaire au développement ;
- La reconnaissance et le respect des règles et principes de la Communauté ;
- La promotion et la consolidation d'un système de gouvernance démocratique dans chaque Etat membre conformément à la Déclaration des principes adoptés à Abuja le 06 Juillet 1991 ;
- La répartition équitable et juste des coûts et des avantages de la coopération et de l'intégration économique.¹³³

Ces différents principes fondamentaux constituent un cadre référentiel dans la gestion des politiques de la Communauté. Par ailleurs, en conformité avec la « reconnaissance, la promotion et la protection des droits des peuples et conformément aux dispositions de la Charte Africaine des droits de l'homme et des peuples », la CEDEAO a mis en place un protocole de libre circulation des personnes visant à favoriser l'intégration totale de l'Afrique de l'Ouest. Ce protocole date de 1979 et est renforcé par des protocoles additionnels.

¹³³<https://www.ecowas.int/a-propos-de-la-cedeao/structure-de-gouvernance/?lang=fr>[consulté le 25-11-2019].

2. Les mécanismes juridiques et réglementaires pour la libre circulation

2.1. Le protocole de Libre Circulation des Personnes de la CEDEAO

Comme nous l'avons souligné tantôt, l'accession à l'indépendance des anciennes colonies de l'Afrique de l'ouest a ouvert un élan dans la formation des grands ensembles territoriaux aboutissant à la convergence des objectifs d'intégration économiques et socio-politiques, notamment la Libre Circulation des Personnes, des biens et des idées. Ainsi, la CEDEAO apparaît comme le cadre fédérateur des pays de l'Afrique occidentale d'autant plus que, comme nous l'avons démontré, cet espace a toujours été marqué par une forte mobilité des populations. En effet, comme le fait remarquer Nfaly Sanoh, la mobilité des personnes dans cette région est si importante qu'il serait difficile d'imaginer qu'elle puisse être contrainte par un quelconque obstacle.¹³⁴ Cela étant, il est reconnu aujourd'hui que la résolution des problèmes liés à la liberté de mouvement des populations reste incontournable dans l'atteinte des objectifs de la CEDEAO. En effet, conformément à l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'homme, l'article 59 du traité révisé de l'organisation ouest africaine stipule que les Etats membres ont l'obligation d'ouvrir leurs frontières aux citoyens de la Communauté en leur garantissant la liberté de résidence et d'établissement. Cela implique l'accès à l'emploi et aux ressources conformément aux règles en vigueur. Ainsi, ces membres s'engagent à la prise de mesures concernant la pleine jouissance des droits des citoyens de la Communauté. Toutefois cet article reste confronté à une réalité de politique interne des Etats, puisque la vocation première de ces derniers est d'assurer la protection de leurs citoyens, notamment du point de vue de l'emploi, de la santé et de la sécurité publique.

A cet effet, l'organisation a su mettre en place des instruments juridiques visant à favoriser la LCP. C'est dans ce sens qu'il a été signé un protocole de libre circulation le 29 mai 1979 à Dakar (au Sénégal) par les différents chefs d'Etats et de gouvernements membres. Ce protocole prévoit la nécessité d'une mise en place de points de passage officiels au niveau des frontières des Etats membres pour formaliser l'entrée des citoyens de la Communauté. Ledit protocole favorise la flexibilisation des frontières et a pour objectif d'œuvrer à la suppression des frontières entre Etats ouest-africains sur le long terme. Puisqu'il confère aux citoyens la facilité de se mouvoir librement et sans visa sur les territoires des Etats membres, cela devrait se concrétiser par la détention d'un certain nombre de documents de voyage

¹³⁴Nfaly Sanoh, *Libre circulation des personnes dans les processus d'intégration régionale : cas de la CEDEAO*, [en ligne], p. 4. Disponible sur : www.iom.int[consulté le 25-11-2019].

reconnus par la CEDEAO ou par les Etats membres et qui garantissent la traversée au niveau des points de passage désignés. Il s'agit notamment :

- d'un document de voyage qui peut être un passeport ou tout autre document en cours de validité fournissant l'identité du titulaire avec sa photo, délivré par ou au nom de l'Etat membre dont il est citoyen et sur lequel les cachets de contrôle des services d'immigration et d'émigration peuvent être apposés ;
- des certificats internationaux de vaccination en cours de validité ;
- d'un carnet de voyage des Etats membres de la CEDEAO visant à faciliter et simplifier la traversée des frontières.¹³⁵

La détention de ces documents rend possible le passage aux frontières sauf en cas de dispositions contraires prises par le pays d'accueil pour des raisons qui lui sont propres, pour protéger soit la sécurité nationale, la loi et l'ordre, soit la santé et la moralité publique.¹³⁶

Toutefois, il est important de noter que la mise en œuvre du protocole de LCP s'est faite de façon progressive depuis son adoption en 1979 car il est stipulé dans ledit protocole que la LCP sera instaurée progressivement au cours de la période de transition.¹³⁷ En effet, trois (3) étapes ont été observées, l'exécution s'étant faite sur un délai de quinze (15) ans, en raison de cinq (5) ans pour chaque étape. Il s'agit notamment du droit d'entrée, du droit de résidence et du droit d'établissement¹³⁸. La libéralisation de chaque étape s'appuie sur les expériences accumulées lors de celle de l'étape précédente. La répartition des durées est la suivante.¹³⁹

-Première étape : le droit d'entrée ou de séjour (1980-1985)

Si la durée de séjour ne dépasse pas quatre-vingt-dix (90) jours, les citoyens d'un Etat membre ont le droit d'entrer dans un autre Etat membre sans l'obligation de détenir un visa. La seule obligation reste la détention d'un document de voyage et des certificats internationaux de vaccination en cours de validité.

¹³⁵ Papa Abel Ndong et al., op.cit., p. 16.

¹³⁶ UA, OIM, *Etude des Avantages et des Défis de la Libre Circulation des Personnes en Afrique*, rapport 2018, p. 28.

¹³⁷ CEDEAO, *Protocole sur la libre circulation le droit de résidence et d'établissement zone CEDEAO*, Dakar, 1979, p. 2.

¹³⁸ Papa Abel Ndong et al., op.cit., p. 17.

¹³⁹ CEDEAO, *Protocole sur la libre circulation le droit de résidence et d'établissement zone CEDEAO*, op. cit., p. 2.

Cependant, un Etat membre a la souveraineté ou le pouvoir discrétionnaire de refuser l'entrée d'un citoyen sur son territoire pour des raisons spécifiques citées supra. De ce fait, les Etats membres ont l'obligation d'informer les citoyens sur les conditions d'entrée, de séjour, de résidence, d'établissement et même d'expulsion de leurs territoires¹⁴⁰. Au-delà des 90 jours on parle de droit de résidence qui requiert une procédure pour l'obtention d'une autorisation.

-Deuxième étape : le droit de résidence (1985-1990)

Il représente la reconnaissance aux citoyens du droit de résider et de se déplacer librement dans le territoire d'un Etat membre dans le but d'y exercer un emploi. Cela suppose, à cet effet, une traversée libre des frontières. Sauf en cas de réglementation nationale contraire, les emplois administratifs n'en font pas partie. Le droit de résidence est sanctionné par l'obtention, auprès de l'autorité compétente du pays d'accueil, d'une carte de résident.¹⁴¹

Délivrée à titre personnel, cette carte de résident a une durée de validité de trois (3) ans à compter de la date de son obtention. Au terme de sa durée de validité, elle nécessite un renouvellement. Néanmoins, le citoyen se voit retirer sa carte de résident en cas de condamnation par une juridiction à une peine d'emprisonnement pour crime et délit. Par conséquent, le pays d'accueil détient le pouvoir et la souveraineté de refuser la délivrance de la carte à un citoyen.¹⁴²

Tous les travailleurs migrants citoyens de la Communauté ainsi que les travailleurs saisonniers, à savoir ceux qui exercent une activité saisonnière pour un employeur ou pour leur propre compte dans un Etat dont ils ne sont pas ressortissants, bénéficient du droit de résidence. Cependant, « les travailleurs frontaliers et les travailleurs itinérants en sont exclus. »¹⁴³ On entend par travailleur frontalier tout travailleur migrant qui exerce un emploi dans un Etat membre tout en maintenant sa résidence normale dans un Etat voisin (en ce sens qu'il y détient déjà une carte de résidence) ou son Etat d'origine dans lequel il retourne chaque jour ou au moins une fois par semaine.¹⁴⁴ Les travailleurs itinérants sont ceux qui se rendent dans un Etat membre dans le cadre de leurs activités pour une courte durée bien qu'ayant leur

¹⁴⁰ Nfaly Sanoh, op. cit., p. 14.

¹⁴¹ Papa Abel Ndong et al., op.cit., p. 19.

¹⁴² Ibid., p. 20.

¹⁴³ Ibid., p. 19.

¹⁴⁴ Ibid.

résidence normale dans un autre Etat membre.¹⁴⁵ A cet effet, sauf les droits politiques, les travailleurs migrants ont les mêmes droits que les nationaux.

-Troisième étape : le droit d'établissement (1990-1995)

Le droit d'établissement est celui qui confère au citoyen ressortissant d'un autre Etat membre la possibilité de s'établir librement dans un Etat membre autre que son pays d'origine. En réalité, ce droit implique la possibilité d'accéder aux emplois ou aux activités économiques, de les exercer et même de constituer et de gérer des entreprises tout en se référant aux législations de l'Etat membre d'accueil.¹⁴⁶ On pourrait dire sans risque de se tromper que c'est une résultante du droit de résidence et son effectivité découle en grande partie du respect des formalités exigées par ce dernier. Le droit d'établissement accorde aux travailleurs migrants les mêmes droits que les nationaux.¹⁴⁷

En ce qui concerne la circulation des véhicules, l'article cinq (5) du protocole de libre circulation de la CEDEAO stipule que s'ils sont immatriculés sur le territoire d'un Etat membre, les véhicules à usage particulier ont la possibilité d'entrer dans un autre Etat membre et d'y demeurer pendant trois (3) mois sur présentation de documents en conformité avec la législation établie par l'Etat membre d'origine. Pour ce qui est des véhicules à usage commercial immatriculés sur le territoire d'un Etat membre et transportant des passagers, ils pourront entrer sur le territoire d'un autre Etat membre et y demeurer pendant une période de quinze (15) jours, à condition de présenter des documents conformes établis par les autorités compétentes de l'Etat membre d'accueil.

Dans les deux cas (véhicule particulier et véhicule à usage commercial), il convient de présenter des documents en cours de validité notamment :

- Le permis de conduire ;
- Le certificat d'immatriculation ;
- La police d'assurance reconnue par les Etats membres ;

¹⁴⁵ Papa Abel Ndong et al., op.cit., p. 20.

¹⁴⁶ Ibid.

¹⁴⁷ Ibid.

- Le carnet international de passage en douanes, reconnu à l'intérieur de la Communauté¹⁴⁸.

Cependant, les véhicules à usage commercial ne pourront pas exercer d'activité lucrative au cours des quinze (15) jours à l'intérieur de l'Etat membre d'accueil.¹⁴⁹

L'ensemble de ces trois étapes du protocole relatif à la LCP joue un rôle majeur dans le processus d'intégration des Etats de l'Afrique de l'Ouest par ailleurs membres de la CEDEAO. Cela a favorisé une meilleure appréhension des aspirations des citoyens de la communauté et vise à faciliter les mouvements dans une région habituée à une forte mobilité des personnes.

Bien que ce protocole soit une étape décisive dans la promotion de l'intégration, les dirigeants ouest-africains, conscients de ses limites, ont dû chercher à approfondir les relations institutionnelles interétatiques. Sous l'impulsion de la CEDEAO, ils ont adopté des stratégies visant à renforcer la LCP. Cela est rendu possible grâce à une convergence de politiques nationales en matière de gestion du capital humain en Afrique de l'Ouest. De cette convergence de politiques nationales découle la « vision 2020 de la CEDEAO ».

2.1. L'objectif 2020, vers une Communauté sans frontières

Elle est adoptée dans une perspective de renforcement du Schéma de libéralisation des échanges de la CEDEAO (SLEC). Instauré en 1990, « Le SLEC est un programme conçu en vue de permettre aux Etats membres et à leurs ressortissants de tirer de nombreux avantages des échanges qu'ils entretiennent entre eux »¹⁵⁰. C'est une stratégie d'approfondissement de l'intégration ouest-africaine en adéquation avec les aspirations de l'UA, notamment à travers le projet du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique ou en anglais *New Partnership for Africa's Development* (NEPAD).

D'envergure continentale, le NEPAD est un projet lancé par des chefs d'Etats africains notamment Abdel Aziz Bouteflika de l'Algérie, Thabo Mbéki de l'Afrique de Sud, Olusegun Obasanjo du Nigéria et Abdoulaye Wade du Sénégal. Il découle de la fusion de plans ficelés par des dirigeants africains destinés au continent africain. En effet, il s'agit du Plan Omega

¹⁴⁸ Papa Abel Ndong et al., op.cit., p. 26.

¹⁴⁹ CEDEAO, *Protocole sur la libre circulation le droit de résidence et d'établissement zone CEDEAO*, op. cit., p. 2.

¹⁵⁰ <https://www.ecowas.int/secteurs-de-la-cedeao/commerce/?lang=fr> [dernière consultation le 29-07-2021].

proposé par le Président Abdoulaye Wade lors du sommet France-Afrique de 2001 à Yaoundé (Cameroun) et du Partenariat du Millénaire pour le programme de redressement de l'Afrique connu sous l'appellation du *Millenium African Plan* (MAP), proposé par les présidents Bouteflika, Obasanjo et Mbéki. Ces plans visent à réduire l'écart de développement de l'Afrique par rapport aux autres continents.¹⁵¹

La pertinence du projet NEPAD se justifie à travers son intégration dans l'agenda de l'UA lors de son sommet en Algérie (2007) car, du point de vue des dirigeants africains, il « constitue un cadre continental et intégré de développement économique. »¹⁵²

Créé en 2001, le NEPAD a, à son tour, reconnu et choisi la CEDEAO comme le principal organisme pour coordonner la mise en œuvre de ses programmes en Afrique de l'Ouest aux côtés de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). C'est dans ce sillage que les dirigeants de la CEDEAO ont adopté cette vision commune appelée « Vision 2020 ». Basée sur les principes et stratégies du NEPAD, elle constitue un cadre viable à long terme pour l'accélération du processus d'intégration régionale.¹⁵³ Selon les dirigeants ouestafricains son adoption permettrait « d'inverser la tendance des approches antérieures intraverties qui n'ont pas produit les fruits escomptés et réalisables de l'intégration. »¹⁵⁴ En 2001, les dirigeants de la CEDEAO ont adopté un Tarif extérieur commun en vue de faire la promotion des échanges et de la libre circulation dans le cadre commercial.¹⁶⁵ Le fait que la CEDEAO regorge aujourd'hui de potentialités en termes de capital humain permettrait de faciliter largement ses aspirations notamment cette vision fixée à l'horizon 2020.

Concrètement, il s'agit de partir d' « une CEDEAO des Etats vers une CEDEAO des peuples. »¹⁵⁵ Cela devrait se traduire par une inversion des procédés qui consiste à partir d'une intégration par la base vers le sommet au lieu d'une intégration par le sommet vers la base. L'Afrique de l'Ouest tend vers une libre circulation absolue de ses populations leur permettant de se mouvoir librement, conformément aux normes Communautaires prescrites, de Niamey à Praia :

¹⁵¹ <https://www.afdb.org/fr/topics-and-sectors/initiatives-partnership/nepad> [consulté le 19-01-2020].

¹⁵² CEDEAO, *Vision 2020*, [en ligne], 2010, p. 10. Disponible sur : <https://www.ecowas.int/a-propos-de-la-cedeao/vision-2020/?lang=fr> [consulté le 27-03-2021].

¹⁵³ CEDEAO, *Vision 2020*, op.cit., p. 7.

¹⁵⁴ Ibid.

¹⁶⁵ Ibid., p. 15

¹⁵⁵ Ibid.

Il est indéniable que la CEDEAO dispose du potentiel naturel humain nécessaire pour relever ses défis et passer d'une communauté qui reste devoir honorer les aspirations de ses pères fondateurs, à une CEDEAO de nos rêves, tels que les chefs d'Etat et de gouvernement de l'Afrique de l'Ouest l'ont exprimé en juin 2007. A savoir une CEDEAO des peuples forts offrant des opportunités à tous [...] La CEDEAO est actuellement une région marginalisée dans un monde en pleine mutation et est confrontée à d'importants défis qui menacent le tissu social et la survie même de la Communauté. Les solutions à ces défis exigent d'ici à 2020 un engagement plus profond et soutenu en faveur de l'intégration régionale et une poursuite vigoureuse du plan de développement régional à long terme.¹⁵⁶

Cette vision implique fortement la prise en compte des aspects régionaux dans les politiques nationales des Etats membres de la Communauté. Elle met le citoyen au cœur des priorités et le considère comme un acteur principal dans la réalisation des ambitions. Cela s'explique par le fait que l'un des atouts majeurs de la CEDEAO reste son passé qui a su façonner un brassage culturel favorisant ainsi les échanges entre différents groupes ethniques. Ainsi, pour les dirigeants il convient, à travers cette vision, de « créer une CEDEAO des peuples, de partage de patrimoine et d'histoire, de normes et de valeurs, de rêves et d'aspirations. »¹⁵⁷

Pour ce faire, l'organisation entend miser sur le développement des capacités du potentiel humain à travers la formation et insister sur l'apprentissage des langues officielles et « transfrontalières » parlées dans la région pour faciliter les échanges surtout dans le domaine culturel ; le tout basé sur « la tolérance et le respect des droits de l'homme. »¹⁶⁹ Cela implique surement un engagement des citoyens aux côtés des gouvernements en vue d'atteindre les objectifs fixés dans le calendrier 2020. En effet, ces deux parties sont appelées à jouer leurs rôles surtout dans la gestion des ressources de la région.

Les citoyens doivent assumer la responsabilité de leur développement personnel et de l'amélioration de leur Communauté. Les gouvernements de la région doivent assumer leurs responsabilités et traduire leur engagement en actes. Les gouvernements doivent être responsables vis-à-vis de leurs citoyens et entre eux. Les dirigeants doivent rendre compte de la manière dont ils gèrent les ressources publiques. Les citoyens doivent manifester un intérêt et un engagement particulier dans les affaires de la CEDEAO, et ce des niveaux les plus élevés à ceux des citoyens ordinaires. Les ressortissants de l'Afrique de l'Ouest doivent projeter une image positive et attrayante de leur Communauté et s'efforcer de lui donner une image enviable dans le concert des nations.¹⁵⁸

¹⁵⁶ CEDEAO, *Vision 2020*, op. cit., p. 24.

¹⁵⁷ Ibid., p. 23.

¹⁵⁸ Ibid.

Cette nouvelle vision insiste sur le fait que les décisions prises devraient refléter les aspirations des citoyens et cela se traduirait par la prise en compte des suggestions et des priorités des populations. Dans cette logique de la CEDEAO, les décisions devraient venir des citoyens, par les citoyens et pour les citoyens. L'organisation Communautaire miserait sur la création d'Organisations Non Gouvernementales (ONG) locales, nationales et ou régionales par lesquelles les citoyens pourraient organiser des dialogues en vue de préserver leurs droits et de faire face aux mutations socio-économiques.

En réalité, pour garantir l'appropriation de la Vision par les populations, il serait nécessaire de les placer au cœur du processus. Les priorités et les actions viendraient des citoyens ou bénéficieraient de leur soutien total¹⁵⁹ car le bien-être et les intérêts des populations devraient être pris en compte dans toutes les activités en rapport avec la Vision. En d'autres termes, toutes les activités doivent concerner la Communauté et ce que ses citoyens désirent pour eux-mêmes.¹⁶⁰ En effet, la vision est sous-tendue par une approche du bas vers le haut impliquant tous les acteurs. Toutes les différentes couches de la population contribueraient à sa formulation par le biais de mécanismes consultatifs tels que les sites web interactifs, les questionnaires, les enquêtes, la sensibilisation à travers les médias, les ateliers de consultation, les groupes de discussion et les missions d'enquête.¹⁷³

Dans la réalisation de cette Vision, la coopération entre les organisations de la société civile et les populations pourrait jouer un rôle crucial et nécessiterait à cet effet un travail en synergie de la part de tous les Etats membres sans exception. Cela traduirait en acte concret les aspirations des populations sans risque de laisser passer inaperçue celles des couches les plus défavorisées des différentes parties de la Communauté. Par ailleurs, les dirigeants auraient le devoir de transposer et de fusionner les plans nationaux dans un cadre régional plus adéquat en fonction des exigences de la mondialisation. C'est en ce sens que la construction d'infrastructures intra-régionales reste l'un des principaux défis auxquels les dirigeants de la Communauté devraient apporter des solutions, et ce, dans le court terme. En réalité,

Il y a lieu de poursuivre la mise en œuvre des programmes nationaux et régionaux, dans le cadre d'une intégration régionale, ce qui implique la coordination et l'harmonisation des politiques, la création d'infrastructures régionales appropriées,

¹⁵⁹CEDEAO, *Vision 2020*, op. cit., p. 23.

¹⁶⁰ Ibid.

la libre circulation des personnes et le commerce sans entrave à travers la sous-région.¹⁶¹

De façon plus globale, la Vision 2020 consiste à faire de la CEDEAO :

- Une région sans frontières où la population a accès aux abondantes ressources et est capable de les exploiter par la création d'opportunités dans un environnement viable,
- Une région intégrée dans laquelle la population jouit de la liberté de circulation, a accès à une éducation de qualité et à la santé, s'engage dans des activités économiques et vit dans la dignité dans un environnement de paix et de sécurité,
- Une région gouvernée conformément aux principes de démocratie, d'Etat de droit et de bonne gouvernance.¹⁶²

Ces trois (3) principaux axes sont résumés dans la déclaration de Vision comme suit :

Créer une région sans frontière, paisible, prospère et cohérente, bâtie sur la bonne gouvernance et où les populations ont la capacité d'accéder et d'exploiter ses énormes ressources par la création d'opportunités de développement durable et de préservation de l'environnement.¹⁶³

Cette vision est en adéquation avec l'agenda 2063 de l'UA qui entend éradiquer la pauvreté sur le continent à l'horizon 2063. En réalité, l'objectif de passage « d'une CEDEAO des Etats » à « une CEDEAO des peuples » comporte cinq (5) piliers transformationnels que sont : la mise en valeur des ressources de la région, la paix et la sécurité, la gouvernance, l'intégration économique et monétaire, et la croissance du secteur privé.¹⁶⁴

Des avancées sont notées en faveur de la LCP au niveau de la Communauté. Il s'agit, entre autres, de la mise en pratique de la « carte d'identité biométrique de la CEDEAO ». Dans le processus de concrétiser les ambitions de l'institution, les dirigeants ouest-africains se sont mis d'accord sur la nécessité d'adopter la Carte Nationale d'Identité Biométrique (NBIC) en tant que document de voyage à partir de 2015, en lieu et place du certificat de voyage qui avait été adopté en 1985 conformément au droit de résidence.

La NBIC est le fruit de l'accord de 2014 obtenu par les différents chefs d'Etat et de gouvernements de la Communauté.¹⁶⁵ La pertinence de cette carte résiderait dans le fait

¹⁶¹ CEDEAO, *Vision 2020*, op. cit., p. 24.

¹⁶² Ibid., p. 28.

¹⁶³ Ibid., p. 24.

¹⁶⁴ Ibid., p. 28.

¹⁶⁵ UA, OIM, *Etude des Avantages et des Défis de la Libre Circulation des Personnes en Afrique*, 2018, p. 35.

qu'elle pourrait donner au citoyen de la Communauté plus de crédibilité à travers une facilitation de son identification dans les procédures de contrôle, ce qui l'éloignerait des tracasseries le long du voyage. Selon l'étude de l'Union Africaine sur les avantages et les défis de la libre circulation des personnes,

La NBIC est importante car elle améliore considérablement le niveau de vérification de l'identité nécessaire pour voyager dans toute la région, ce qui rend la CEDEAO plus conforme aux normes internationales, y compris celles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), puisque la NBIC est conforme aux normes de l'OACI.¹⁶⁶

Ce qui serait aussi important de noter c'est que, vu la diversité socio-culturelle de la CEDEAO, l'adoption de la NBIC ne saurait être imposée à tous les Etats de la Communauté encore moins sa détention de la part de tous les citoyens des différents Etats membres. Cette situation s'explique par le fait qu'il y a des Etats membres qui ne font pas tellement recours à l'usage de la carte d'identité nationale comme pièce d'identification. De ce fait, elle fait l'objet d'usages multiples, tantôt comme carte d'identité, tantôt comme une pièce qui facilite la LCP.¹⁶⁷ En effet,

La NBIC est considérée comme ayant un double rôle dans certains Etats- une carte nationale d'identité et un document facilitant la libre circulation. Il est à noter que les Etats d'Afrique de l'Ouest n'ont pas une forte tradition de cartes nationales d'identité et la directive de la CEDEAO n'impose pas ses membres d'adopter ou de renforcer les cartes nationales si ce n'est pas leur priorité. Cette carte biométrique doit être délivrée aux citoyens des Etats membres de la CEDEAO afin de convertir la CEDEAO des Etats en CEDEAO des peuples. Son objectif principal est l'identification facile des citoyens de la CEDEAO et par conséquent la facilitation de la libre circulation des personnes. A terme, elle est destinée à remplacer les cartes nationales d'identité (là où elles sont utilisées), le certificat de voyage de la CEDEAO de 1985 et le permis de séjour. A côté des passeports nationaux déjà délivrés dans chaque Etat selon une norme commune de la CEDEAO, la NBIC est une étape logique pour la CEDEAO afin de faciliter des mouvements plus surs dans la région tout en faisant progresser la libre circulation au sein de la Communauté.¹⁶⁸

Le précurseur de l'utilisation de la NBIC dans tout l'espace Communautaire est l'Etat du Sénégal où elle est devenue effective. D'ailleurs la NBIC y est aussi utilisée comme une carte d'électeur. En effet, elle a permis d'identifier les votants lors de l'élection présidentielle de 2019 remportée par le président sortant au premier tour.

¹⁶⁶ UA, OIM, op. cit., p.35.

¹⁶⁷ Ibid.

¹⁶⁸ Ibid., p. 36.

Rappelons qu'en ce qui concerne les véhicules à usage particulier et à usage commercial, un instrument a été établi en vue de favoriser la circulation et la protection des automobilistes des pays membres Il s'agit de *the ECOWAS Brown Card* ou « Carte Brune de la CEDEAO », un système mis en place à travers le protocole A/P1/5/82 signé par les chefs d'Etat et de gouvernement de la Communauté le 29 Mai 1982 à Cotonou, capitale du Bénin. Cela a pour objectif d'apporter une garantie en termes d'indemnisation « aux victimes d'accidents de la circulation causés par les automobilistes non-résidents en visite sur leur territoire en provenance d'un autre Etat membre ». Son fonctionnement se matérialise à travers une mise en place de quatorze (14) bureaux nationaux implantés dans chacun des quatorze (14) Etats membres.¹⁶⁹

Ces bureaux jouent les rôles suivants :

- Rendre la carte brune disponible aux automobilistes résidents (rôle de bureau émetteur) ;
- Procéder à l'investigation et au règlement des réclamations découlant d'un accident causé par des automobilistes détenteurs de la carte brune (rôle de bureau gestionnaire).¹⁷⁰

Ce système pourrait effectivement permettre aux usagers des voies terrestres transfrontalières d'avoir une certaine garantie par rapport aux aléas de la circulation. Ce serait aussi un moyen de prévention de conflits entre employés et employeurs du secteur du transport interétatique. A Cela j'ajoute le rapport de confiance qui pourrait s'installer entre citoyens et autorités dans le processus de concrétisation d'une liberté de circulation suivie. En effet, il s'agit là d'un moyen de faire le rapprochement entre discours politique et action concrète. L'étude de la libre circulation au niveau de cet espace de l'extrême ouest-africain nous a permis de comprendre les mutations survenues au cours de l'histoire d'un peuple caractérisé par une forte mobilité.

Comme d'autres pays de la CEDEAO, la Guinée-Bissau, le Sénégal et la Gambie ont su mettre en place des mécanismes (du moins sur les textes) dans l'optique de renforcer leurs relations en vue d'atteindre des objectifs communs. Cela vise notamment le rapprochement

¹⁶⁹ <https://www.ecowas.int/agences-specialisees/carte-brune-de-la-cedeao/?lang=fr>[consulté le 13-02-2020].

¹⁷⁰ Ibid.

des peuples mais aussi l'implication des citoyens dans la définition des stratégies de libéralisation des frontières. De ce fait, ces derniers (les citoyens) sont au cœur des priorités de l'organisation sous régionale. Il serait alors pertinent d'étudier leur perception en vue de comprendre leurs appréhensions par rapport à l'intégration de l'Afrique de l'Ouest. Comprendre la perception des citoyens passerait nécessairement par étudier leur situation, leur condition de passage aux frontières et les difficultés auxquelles ils font face au quotidien au niveau des postes de contrôle. Le moment est aussi propice pour évaluer la vision 2020 de la CEDEAO. Sommes-nous arrivés à la CEDEAO des peuples libres de circuler ?

**TROISIEME PARTIE : LA LIBRE CIRCULATION DANS
L'ESPACE GUINEO-SENE-GAMBIEN AU TERME DE
L'OBJECTIF 2020 DE LA CEDEAO**

Dans cette partie, il est question de faire la présentation et l'analyse des résultats de l'étude. Elle est subdivisée en deux chapitres. Le premier aborde les conditions d'accès à la libre circulation et les réalités transfrontalières. Il s'agit notamment de faire l'évaluation de la libre circulation des personnes au lendemain de l'échéance 2020, de l'état des infrastructures, des tracasseries et de la perception des citoyens à l'endroit du processus de libre circulation. Le deuxième chapitre est consacré à la vérification des hypothèses, aux discussions et aux recommandations que nous aurons à formuler pour une meilleure circulation des citoyens de la CEDEAO à travers les frontières de la Sénégalie méridionale.

CHAPITRE 1 : LA LIBRE CIRCULATION DES PERSONNES ET LES REALITES TRANSFRONTALIERES ENTRE LE SENEGAL, LA GAMBIE ET LA GUINEE-BISSAU

1. La Libre Circulation des Personnes au lendemain de l'échéance 2020

La démarche adoptée pour la mise en œuvre de la politique de libre circulation dans la zone CEDEAO nous semble pertinente. En effet, au cours de cette étude nous nous sommes rendu compte des efforts consentis par les autorités gouvernementales de la sous-région. A cela s'ajoute le rôle joué par les médias, les ONG et la société civile ouest africains dans la vulgarisation des directives. Si entre 1979 et 2000 de nombreuses difficultés ont pu se faire ressentir, la CEDEAO a pu continuer sa marche vers l'intégration absolue. Cet enthousiasme nourri par les aspirations des populations semble avoir poussé la Communauté au-delà de ses "limites."

Les instruments de garantie de passage aux frontières intérieures que l'organisation ouest africaine a mis en place sont aussi accueillis et jugés à leur juste valeur. Les citoyens voudraient davantage de liberté d'action et de mouvement au sein de leur communauté avec des outils simples et crédibles. Aujourd'hui, ils sont beaucoup plus exigeants et comptent bien, semble-t-il, dicter les directives à mettre en œuvre dans la communauté. Nous considérons cela comme le résultat du caractère mobile de la société de l'Afrique de l'ouest.

En réalité, beaucoup d'entre les personnes qui traversent les frontières le font soit pour des raisons sociales (visite familiale, cérémonie...), soit pour des raisons d'activités économiques ou du moins académiques. Cependant, notons que la grande majorité de la population enquêtée habite notamment dans l'un des pays concernés par cette étude. Par rapport à la population totale étudiée, 42,5% sont des Sénégalais, 24% sont des Bissau-guinéens et 22,5% sont des Gambiens. Ils représentent à cet effet 89% du total des personnes interrogées au cours de cette étude. Par ailleurs, 10% des enquêtés sont répartis entre différents ressortissants d'autres pays de la communauté ouest africaine. Au total parmi les huit (8) différentes nationalités rencontrées, sept (7) correspondent à des pays membres de la CEDEAO. Seulement 1% des personnes interrogées ne sont pas citoyens de la communauté. Le tableau ci-dessous indique le pourcentage de chaque nationalité touchée par cette étude.

Tableau 3 : Répartition des différentes nationalités rencontrées

Nationalités	Nombres	Pourcentages
Béninoise	15	7,5%
Bissau guinéenne	48	24,0%
Centrafricaine	2	1,0%
Gambienne	45	22,5%
Guinéenne	1	0,5%
Maliennne	2	1,0%
Nigérienne	2	1,0%
Sénégalaise	85	42,5%
Total	200	100%

Sources : enquête de terrain 2020

Les résultats des enquêtes indiquent que 53,5% des personnes interrogées traversent la frontière pour des raisons économiques tandis que 22% voyagent pour des raisons familiales. 23,5% des individus traversent les postes de contrôle pour des raisons autres que celles qui sont déjà citées. La raison principale de ceux-ci n'est surtout rien d'autre qu'académique. En effet nombreux parmi eux sont des étudiants ou des enseignants qui rejoignent leur lieu d'étude ou d'enseignement. Seulement 1% des personnes rencontrées au cours de cette étude estiment effectuer le voyage pour des raisons touristiques. Ce chiffre relativement bas pourrait être dû au contexte de la pandémie de Covid-19. En effet, cette contrée est l'une des parties du globe qui ont subi de plein fouet les conséquences de la crise sanitaire qui a notamment causé la fermeture des frontières en Ségambie méridionale. Mais ce chiffre pourrait être aussi dû tout simplement à un manque d'habitude touristique ou à un manque de moyens financiers pour se lancer dans une telle activité.

Cependant, malgré cette envie de changer la tendance, il resterait beaucoup à faire pour arriver au stade de libre circulation sans entraves. En effet, notre recherche nous a permis de nous rendre compte que beaucoup de citoyens ne disposent pas de documents leur garantissant forcément la traversée des postes de contrôle frontalier. Nous étions surpris de rencontrer des personnes originaires de la communauté qui estiment ne pas être au courant de l'existence même de l'organisation malgré ses actions depuis sa création en mai 1975. En effet, 8,5% des personnes enquêtées ne connaissent pas la CEDEAO.

D'autres par contre, bien qu'elles la connaissent, semblent avoir des doutes par rapport à l'effectivité même des instruments qu'elle a établis. Normalement, après 2020, date fixée pour arriver à la « CEDEAO des peuples », la question de connaître ou de ne pas connaître

cette organisation ne devrait pas se poser. En effet, 73% des personnes enquêtées dans le cadre de cette recherche ont entre 18 et 35 ans, par ailleurs âge minimal pour avoir un niveau d'étude équivalent au bac. Mais il faudrait dire que le faible niveau d'instruction ne saurait être la cause exclusive car parmi les unités rencontrées il y a des personnes instruites qui ne connaissent aucune des missions de la CEDEAO. Ce qui est alarmant c'est que la plupart de ceux qui ne la connaissent pas n'ont pas atteint l'âge de 18 ans. Le tableau suivant illustre la répartition des réponses en fonction de la tranche d'âge.

Tableau 4 : Répartition des enquêtés en fonction de leur connaissance ou non de la CEDEAO

Tranche d'âge	Connaissez-vous la CEDEAO ?		Total
	Non	Oui	
Moins de 18 ans	6,0%	4,0%	10,0%
18-35	2,5%	70,5%	73,0%
35-60	0,0%	17,0%	17,0%
Total	8,5%	91,5%	100,0%

Source : enquête de terrain 2020

Si nous examinons ce tableau de plus près, nous constatons que, même si l'écrasante majorité des personnes interrogées connaissent l'organisation ouest-africaine, il y a une minorité qui ne la connaît pas. Plus de la moitié des jeunes de moins de 18 ans qui se sont prononcés sur la question estiment n'avoir jamais entendu parler de la CEDEAO. Cela amène à nous interroger sur le canal utilisé pour la vulgarisation des directives de la communauté. Au regard de ces chiffres, on pourrait en déduire que n'accèdent aux informations de la CEDEAO que ceux qui sont supposés avoir un niveau d'étude relativement élevé. Cela est peut-être dû à un cantonnement des décisions de l'organisation sur le champ politique.

En ce qui concerne les instruments qui garantissent l'accès à l'autre bout de la frontière, il est pertinent de mentionner leurs forces et faiblesses. Les enquêtes révèlent qu'une grande partie de la population qui fait la navette au niveau de la zone d'étude ne disposent pas de la carte d'identité biométrique de la CEDEAO. Comme indiqué plus haut, elle n'est effective à ce jour qu'au Sénégal, pays dans lequel elle est devenue obligatoire. Les autres pays n'en ont

pas fait une obligation, ce qui pourrait remettre en cause sa crédibilité concernant l'entrée dans un autre pays membre de la CEDEAO.

En réalité la personne détentrice de cette pièce d'identité devrait avoir un accès libre et sans frais aux portes de passage frontalières de la sous-région. Mais force est de constater que même les citoyens les plus à jour payent pour traverser et ce, malgré qu'ils détiennent la carte d'identité biométrique. Ils rencontrent des difficultés et sont quelques fois soumis à de rudes procédures de contrôles. Bon nombre de ces derniers remettent en cause l'utilité ou l'effectivité de cet instrument de garantie. D'ailleurs la majorité des enquêtés qui détiennent cette carte d'identité estiment qu'elle n'est pas du tout utile ou qu'elle est moyennement utile. Les deux tableaux suivants illustrent mieux cette situation. Le premier fait la corrélation entre fréquence de passage à la frontière et détention de la NBIC. Le second indique la perception des citoyens à l'endroit de celle-ci.

Tableau 5 : Corrélation entre fréquence de passage et possession de la NBIC

Fréquences	Disposez-vous de la NBIC ?		Total
	Non	Oui	
Très souvent	32,0%	19,0%	51,0%
De temps à autre	9,0%	27,0%	36,0%
Rarement	4,0%	9,0%	13,0%
Total	45,0%	55,0%	100,0%

Source : enquête de terrain 2020

Le tableau ci-dessus indique qu'une bonne partie des personnes traversent les postes de contrôle de la zone d'étude sans la NBIC. En effet, 45% de la population enquêtée arrivent aux postes de contrôle sans la NBIC. Par ailleurs, 32% n'ont pas la carte biométrique de la Communauté alors qu'ils traversent très souvent ces " portes de passage " frontaliers. Même si 55% des passagers détiennent cette carte d'identité, cela ne signifie pas forcément liberté ou facilité de passage pour ceux-ci car, seulement 19% du total passent très souvent par là. Les 27% ne passent que de temps à autre. On peut dire donc qu'environ une (1) personne sur deux (2) traverse ces postes de contrôle frontalier avec au moins un autre instrument de passage différent de la NBIC.

Par ailleurs, l'enquête a aussi permis de distinguer quelques-unes des modalités de passage les plus fréquentes. En effet, la traversée à ces niveaux se fait avec carte d'identité nationale, sans ou avec des frais de passage qui sont généralement estimés entre 1000 FCFA et 2000 FCFA voire plus. Ces frais sont revus à la hausse sous prétexte de restriction de la traversée liée à la crise de Covid-19. Il est intéressant de noter que, dans ce contexte, les frais de passage varient d'un poste à l'autre ou d'un agent de contrôle à un autre. Même les personnes qui détiennent la NBIC payent pour traverser au moins sur l'un des deux postes de contrôle étudiés. Cela montre parallèlement qu'il n'y a pas de gestion standard des postes de contrôle de la zone étudiée bien que les textes de la CEDEAO restent clairs à ce propos.

Au niveau du poste de *Keur Ayip*, par exemple, nous avons constaté que parmi les ressortissants des trois pays de la Sénégalie méridionale, seuls les Bissau-guinéens payent pour traverser la frontière en temps normal¹⁷¹. Quelle que soit la légalité de ses documents, un citoyen communautaire originaire de la Guinée Bissau ne saurait traverser le poste de contrôle de *Keur Ayip* sans payer. D'ailleurs les Bissau-guinéens ne constituent qu'une partie des 45% des personnes qui ne détiennent pas la NBIC. Ce chiffre concerne l'ensemble des différentes nationalités rencontrées au cours de cette étude sauf les Sénégalais.

Cette situation pousse parfois certains individus à emprunter des voies de contournement illégales soit avec leurs propres moyens (marche à pied, vélos, motos...), soit avec l'aide d'un "passeur" moyennant le paiement des frais de transport. Ce circuit constitue l'une des principales sources de conflit entre citoyens et forces de sécurité au niveau de ces zones. En effet, avec tous les risques que cela peut constituer, des citoyens préfèrent plutôt payer des transporteurs "clandestins" que de payer au niveau des postes de contrôle. Cela amène à s'interroger sur l'utilité de la NBIC mais aussi du passeport de la CEDEAO pour la traversée des zones frontalières ouest-africaines. La variabilité des frais de passage aux postes de contrôle causée par la "souveraineté" des Etats rendrait la traversée relativement difficile.

Cela ne pourrait être justifié par la non possession de la carte d'identité biométrique de la CEDEAO car, des sénégalais traversent même avec leur ancienne carte d'identité nationale. D'ailleurs la CEDEAO ne tient pas rigueur aux pays qui n'ont pas adopté cet instrument. Comme nous l'avons souligné tantôt, il y a des pays membres de l'organisation qui n'ont pas

¹⁷¹ En cette période de pandémie, tout ressortissant de la communauté désireux de traverser, s'acquittent des frais de passage souvent d'une somme de 1000 FCFA et ce, malgré la fermeture officielle des frontières pour des raisons sanitaires.

la culture d'utiliser la carte d'identité nationale. Donc il devrait y avoir une certaine flexibilité par rapport aux citoyens des autres pays qui n'ont pas encore opté définitivement pour la NBIC.

Par conséquent, à défaut d'être étudiant (justifié par la carte étudiant), les Sénégalais et les Gambiais eux aussi, une fois arrivés aux postes de contrôle bissau-guinéen, payent pour franchir le ou les postes de contrôle. Ils s'acquittent des frais de passage dès le premier poste de contrôle bissau-guinéen. Toutefois, Les données de nos enquêtes révèlent que 38% des personnes qui empruntent ce corridor disposent du passeport de la CEDEAO, ce qui pouvait faciliter leur traversée sans paiement.

Ce passeport est l'un des éléments de garantie de la liberté de circuler pour les citoyens de la communauté. Mais le problème c'est que la majorité ne sait pas que c'est un document valable pour traverser les frontières et se contente des frais de passage exigés. Seulement 16% des personnes enquêtées passent très souvent au niveau de ces postes avec le passeport CEDEAO. Cependant les 62% qui ne disposent pas de ce document estiment qu'ils n'en ont pas besoin pour le moment ou qu'ils n'ont pas eu écho de son existence. Cette asymétrie d'information par rapport aux documents de passage peut être l'une des principales sources de paiement. Donc le manque d'instrument de passage est aussi source d'entrave à la libre circulation des personnes.

Toutefois, dans la pratique, la NBIC semble être reléguée à un second niveau faisant place à des « accords tacites » entre Etats car, il n'y a pas un texte officiel ou un traité qui lie la Gambie et le Sénégal et qui exclut la Guinée Bissau par rapport au passage libre des citoyens. Mais il est clair qu'en temps normal les Sénégalais ne payent pas aux postes des Gambiais. Ces derniers bénéficient des mêmes faveurs au Sénégal. La Guinée Bissau en est exclue en dépit de son appartenance à la Ségambie méridionale et surtout à la CEDEAO. A cet effet, les citoyens restent plus ou moins divergents par rapport à l'utilité effective des documents de passage. Le tableau suivant indique la perception des personnes enquêtées sur la NBIC.

Tableau 6 : Perception des enquêtés sur l'utilité de la NBIC

Modalités de perception	Fréquences des réponses
Utile	23,0%
Moyennement utile	17,5%
Pas du tout utile	15,5%
SD	44,0%
Total	100,0%

Source : enquête de terrain 2020

Selon les données de ce tableau, seulement 23% de la population approuve l'utilité de la NBIC. 17,5% la considèrent comme étant moyennement utile tandis que 15,5% trouvent qu'elle ne l'est pas du tout. Cette remise en cause relative est due à des raisons plus ou moins diverses. En réalité, plusieurs personnes estiment ne pas voir l'utilité effective de ce document. Certains rapportent qu'il y a des informations manquantes qui figuraient sur les anciennes cartes d'identité. Il y a même une poignée d'individus qui estiment que parfois il est plus facile de voyager avec l'ancienne carte d'identité nationale qu'avec la NBIC. Ceux qui le disent sont essentiellement des commerçants sénégalais. D'autres, par contre, se plaignent de sa qualité. En réalité, parmi les personnes interrogées, il y en a qui estiment avoir brisé ou perdu leur NBIC par manque d'habitude. Ils considèrent que leur ancienne carte d'identité nationale est plus solide et contient plus d'informations utiles notamment l'identité des parents.

De même, cette situation peut être comprise comme une autre asymétrie d'information. En réalité, en indiquant que c'est une carte d'identité biométrique, on suppose que toutes les informations nécessaires apparaissent une fois que la NBIC est introduite dans un appareil.

Cela suppose donc qu'elle renferme toutes les informations qui figuraient sur les anciennes cartes d'identité nationales. Tout comme le passeport CEDEAO, les citoyens renonceraient à une partie de leur droit de libre circulation en ne s'appropriant pas cet instrument de passage. De toute façon, il permettrait aux Etats de procéder à un contrôle plus efficace des entrées et des sorties des citoyens. On pourrait dire donc que ceux-ci feraient preuve de sureté en obtenant cet instrument de contrôle. Par ailleurs, le passeport CEDEAO devrait tout aussi être un élément de crédibilité en ce sens qu'il constitue un appui pour la libre circulation à l'intérieur de la communauté.

Tableau 7 : Corrélation entre fréquence de passage aux postes et possession de passeport CEDEAO

Fréquence de passage	Disposez-vous du passeport CEDEAO ?		Total
	Non	Oui	
Rarement	11,5%	1,5%	13,0%
De temps à autre	14,5%	21,5%	36,0%
Très souvent	35,0%	16,0%	51,0%
Total	61,0%	39,0%	100,0%

Source : enquête de terrain2020

Les données de ce tableau indiquent que 61% des personnes qui traversent les frontières ne détiennent pas le passeport CEDEAO. Par contre, seulement 39% ont ce document de voyage. Par ailleurs, ceux qui détiennent le passeport et qui passent très souvent ne représentent que 16% du total des voyageurs alors que ceux qui traversent la frontière de temps à autre et qui ont ce document représentent 21,5% du total des passagers interrogés. Mais seulement 1,5% des passagers qui ne passent que rarement ont cet instrument Communautaire. La plupart des personnes qui ne détiennent pas ce document évoquent des raisons telles que la méconnaissance de son existence, le manque de moyens, le problème d'état civil. Par contre, d'autres soutiennent qu'ils n'en ont pas vraiment besoin pour le moment. Ceux qui en détiennent soulignent des possibilités de voyage (éventuelle migration) ou d'études à l'étranger. Le tableau suivant revient sur les raisons de la possession ou la non possession dudit passeport.

Tableau 8 : Les raisons de possession ou de non possession du passeport CEDEAO

Raisons de possession		Raisons de non possession	
Etudes	1 %	Occupations	1 %
Voyage	38 %	Pas au courant	10 %
-	-	Pas besoin	26 %
-	-	Pas le temps	0, 50 %
-	-	Pas les moyens	10, 50 %
-	-	SD	14 %
Total	39 %	Total	61 %

Source : enquête de terrain 2020

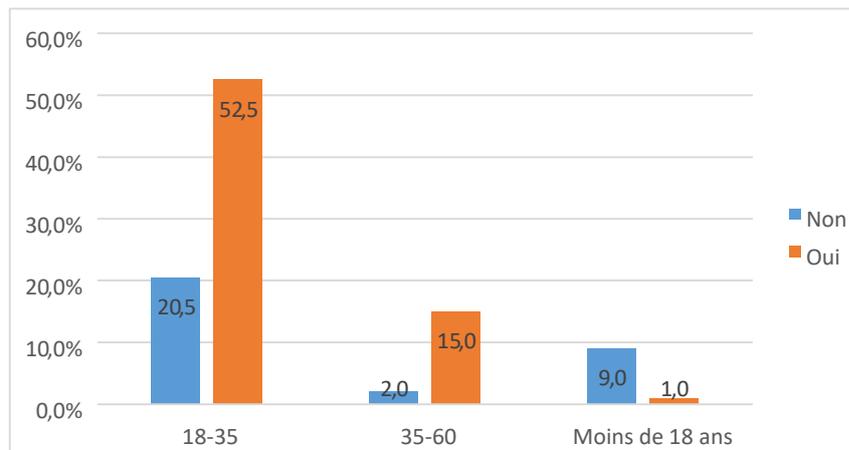
Les données de ce tableau indiquent que seulement 1% des passagers ont le passeport CEDEAO pour des raisons d'études tandis que 38% évoquent des possibilités de voyages vers d'autres pays soit de la sous-région ou ailleurs. Cet état de fait nous indique que les citoyens ne cherchent pas forcément le passeport CEDEAO pour traverser les frontières intérieures de la Communauté. Ceux qui ont évoqué des raisons de voyages pour des études ou autres ne ciblent pas forcément l'un des pays de la Communauté. A cet effet, on peut dire donc, que la plupart des citoyens pensent que ce document n'est pas obligatoire pour voyager dans la sous-région. En plus, on est parfois obligé de payer pour traverser la Gambie quand on n'a que le passeport.

Cependant, ce même tableau nous renseigne que 26% des enquêtés estiment ne pas sentir la nécessité de chercher le passeport CEDEAO. Cela réconforte ce que nous avons mentionné plus haut. Par ailleurs, 10% des passagers déclarent ne pas connaître l'existence de cet instrument tandis 10,5% soutiennent le fait de ne pas avoir les moyens d'en trouver. La plupart de ces derniers relatent des problèmes de papiers (extrait de naissance, carte d'identité expirée, difficultés d'accès au certificat de nationalité, apatrides...)

Toutefois la simplification des procédures de libre circulation pourrait aider les populations qui opèrent au niveau des zones frontalières. Cela permettrait peut-être de minimiser les flux de migration vers d'autres contrées du globe. La difficulté même des procédures d'obtention de documents de voyage pourrait être considérée comme une cause du phénomène de la migration clandestine. En effet, il est connu que pour accéder à beaucoup de pays en dehors de l'espace CEDEAO, le seul passeport ne suffit pas or, il est n'est pas simple de trouver un visa. Le fait de faciliter l'obtention de documents de voyage serait un facteur clé de succès pour endiguer la migration clandestine. Si tel est le cas, il serait tout aussi urgent de travailler à la vulgarisation même du protocole de la CEDEAO sur la libre circulation. En effet selon les résultats de nos enquêtes, 31,5% de la population qui traverse ces postes de contrôle ne connaissent pas le protocole de libre circulation des biens et des personnes de la CEDEAO.

Il serait tout aussi important de se rendre compte qu'en dehors du caractère contraignant des forces de contrôle, la méconnaissance de ce protocole est aussi l'une des causes de l'acceptation de paiement. Il faut préciser d'ailleurs que la plupart de ceux qui ne le connaissent pas ont entre 18 et 35 ans. Cela revient à dire qu'il serait intéressant de revoir les dispositions à prendre afin de permettre aux citoyens de s'approprier les textes de la Communauté. Le fait le plus marquant est que c'est toujours la tranche d'âge des moins de 18 ans qui a moins accès aux informations communautaires. Le graphique suivant est révélateur de la situation.

Figure 5 : Répartition des réponses pour chaque tranche d'âge par rapport à la connaissance du protocole de libre circulation de la CEDEAO



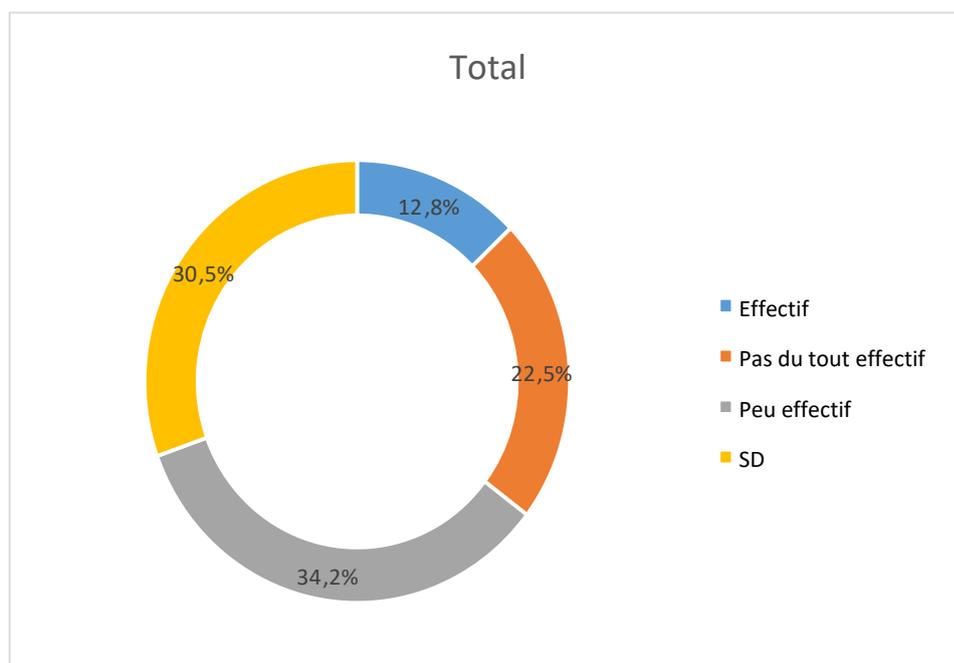
Source : enquête de terrain 2020

Ce graphique indique que les différentes tranches d'âge n'ont pas les mêmes chances d'accès aux informations communautaires. La tranche d'âge qui a le plus de chance, est celle qui est composée d'individus qui ont l'âge d'avoir le bac ou qui sont en pleine activité. Cela suppose qu'il y aurait une négligence relative concernant les individus qui ont juste la chance de fréquenter l'école primaire, secondaire ou même le lycée dans une certaine mesure. Cela révèle le fait qu'il se pourrait que les informations concernant la CEDEAO ne soient pas tellement vulgarisées au niveau des établissements scolaires publics comme privés.

Toutefois, cette stratégie pourrait s'avérer plus ou moins efficace en ce sens que ces pays sont caractérisés par un faible taux de scolarisation. D'ailleurs, cette faiblesse est l'une des principales causes du non accès à l'information communautaire. Cependant, passer par ce canal serait un moyen de préparer les populations jeunes à s'approprier leur droit de circuler librement au niveau de ces zones transfrontalières.

Par ailleurs, la fiabilité même de ce protocole fait l'objet de points de vue différents auprès des populations. Cela est lié au vécu des voyageurs qui ont l'habitude d'emprunter ce corridor. La plupart des personnes estiment que l'application de ce protocole n'est pas du tout effective ou du moins qu'elle est peu effective. En effet, les résultats de notre enquête démontrent qu'une bonne partie des personnes remettent en question l'effectivité de ce protocole et ce, pour diverses raisons. Seulement une minorité des populations estiment que son application est effective. Le graphique suivant illustre mieux cet état de fait.

Figure 6 : Perception des populations sur le protocole de libre circulation de la CEDEAO



Source : enquête de terrain 2020

Ce graphique montre que 12,8% de la population enquêtée estiment que l'application du protocole de libre circulation dans la zone CEDEAO est effective. Par contre, 34,2% le considèrent comme étant peu effectif. A côté de ceux-ci, 22,5% soutiennent que son application n'est pas du tout effective. Les 30,5% se sont abstenus soit parce qu'ils ne connaissent pas ce protocole, soit parce qu'ils n'ont pas de jugement particulier à faire.

Le pourcentage relativement élevé de ceux qui remettent en question ce protocole est dû à des raisons multiples. On peut citer, selon les informations reçues, la lenteur des procédures de contrôle, la non flexibilité des forces de contrôle ou les frais de passage malgré la détention d'une pièce d'identité fournie par l'un des pays membres de la CEDEAO. Il y a aussi le traitement plus ou moins favorable soulevé par d'autres passagers. Parmi les rares personnes qui estiment que ce protocole est fiable, beaucoup sont des automobilistes à usage particulier. Il y en a aussi d'autres qui évoquent le Pont sénégalais qu'ils perçoivent comme symbole de la libre circulation des personnes en Sénégal méridionale.

Toutefois, la facilitation de la libre circulation dans cette partie ne se résume pas seulement à l'accès aux documents de passage ou à l'information. Les citoyens ont des avis différents par

rapport à l'état des infrastructures. Ils estiment que la qualité des infrastructures influe directement sur la liberté de circuler.

1.1. L'état des infrastructures

La difficulté de circuler librement dans notre zone d'étude est tout aussi liée à l'état des infrastructures transfrontalières. Il est reconnu que celles-ci jouent un rôle capital pour la libre circulation des personnes et des biens. D'ailleurs l'amélioration des infrastructures en vue de connecter davantage les pays est une priorité de la CEDEAO. En effet, cette Communauté a adopté la vision du NEPAD dont la principale aspiration est de bâtir des infrastructures interrégionales. C'est à cet effet que le pont sénégalais a été construit. Mais les constructions routières ne sauraient, à elles seules, améliorer la mobilité. Cela requiert tout un ensemble de dispositifs (social, sanitaire...). Or une partie des populations semble ne pas être totalement satisfaite de la qualité des infrastructures transfrontalières. Le tableau suivant montre que selon la majorité des passagers, les infrastructures sont moyennement bonnes.

Tableau 9 : Perception des citoyens sur l'état des infrastructures

Etat des infrastructures	Scores
Bon	0,5%
Moyennement bon	66,0%
Pas du tout bon	31,0%
SD	2,5%
Total	100,0%

Source : enquête de terrain 2020

Le tableau ci-dessus indique que la plupart des individus disent que les infrastructures sont moyennement bonnes. Les appréciations diffèrent selon le moyen de transport (particulier ou en commun), la fréquence de passage et les conditions vécues au cours de la période d'attente de la levée du barrage frontalier. Au-delà du mauvais état des routes plus ou moins éclairées, les passagers se plaignent des conditions d'hygiène et du manque d'infrastructures sanitaires et/ou d'hébergement. En effet beaucoup de personnes en transit évoquent des difficultés de trouver une nourriture qui leur convient. A cela s'ajoutent des conditions socio sanitaires inappropriées. Nombreux sont ceux qui dorment dans les voitures en commun ou louent des matelas pour trouver confort à la belle étoile. Ceux qui tombent malades au cours du voyage, s'ils n'avaient pas emporté des médicaments par précaution, achètent des calmants dans les

rues. Les quelques postes de santé situées à ce niveau ferment leurs portes à des heures précises. Ceux qui arrivent aux postes de contrôle à des heures où ils sont fermés, sont tenus de présenter un ordre de mission pour passer. Un certificat médical est présenté par ceux qui souhaitent traverser à ces heures pour des raisons d'urgence sanitaire. Par conséquent, nombreux sont ceux qui optent pour les voies de contournement illégales avec tous les dangers que cela comporte. Cependant, il faudrait noter que les véhicules de transport en commun ou les voitures particulières ne prennent généralement pas le risque du contournement.

Par ailleurs, 89% des personnes enquêtées passent à la frontière à bord d'un véhicule de transport en commun alors que seulement 11% le font avec un véhicule particulier. Toutefois, même s'il y a des patrouilles organisées conjointement par les forces de sécurité de part et d'autre de ces zones frontalières, l'insécurité ne demeure pas moins inquiétante vu la configuration de ces zones. Au-delà des inquiétudes émises par les usagers de ce corridor, les tracasseries n'en demeurent pas moins un frein à la libre circulation. En réalité la pléthore de contrôle (légal ou illégal) fragilise la liberté de mouvement des individus.

1.2. Les tracasseries

Il faut préciser d'emblée que le vécu des individus au niveau de ces postes est relativement différent. Il dépendrait souvent de l'âge, du sexe et des biens qu'ils transportent. En réalité, nos enquêtes révèlent qu'en ce qui concerne les tracasseries, les passagers restent divergents par rapport à la question de la facilité du passage. 51% des passagers estiment qu'il est facile pour eux de traverser la frontière sans marchandises. Par contre 49% considèrent que la traversée est relativement difficile. Le tableau suivant indique les appréciations des personnes par rapport à la traversée.

Tableau 10 : Point de vue des passagers sur la traversée de la frontière selon les conditions vécues

Tranches d'âge	Est-il facile pour vous de traverser la frontière ?		Total
	Non	Oui	
Moins de 18 ans	2,0%	8,0%	10,0%
18-35	39,5%	33,5%	73,0%
35-60	7,5%	9,5%	17,0%
Total	49,0%	51,0%	100,0%

Source : enquête de terrain 2020

La plupart de ceux qui éprouvent des difficultés lors de la traversée ont un âge compris entre 18 et 35ans. En effet, c'est la tranche d'âge qui fréquente le plus ces postes étudiés. Par ailleurs, c'est la tranche d'âge qui devrait avoir le plus de force pour supporter les lenteurs procédurales. La plupart des individus qui ont moins de 18 ans et de ceux qui ont 35 ans et plus estiment que traverser la frontière sans marchandise est plutôt facile. Cela supposerait donc que la libre circulation des personnes est partiellement effective en ce sens que plus de la moitié des personnes traverse les postes sans contraintes majeures. Cela est surtout valable quand elles n'ont pas de marchandises avec elles.

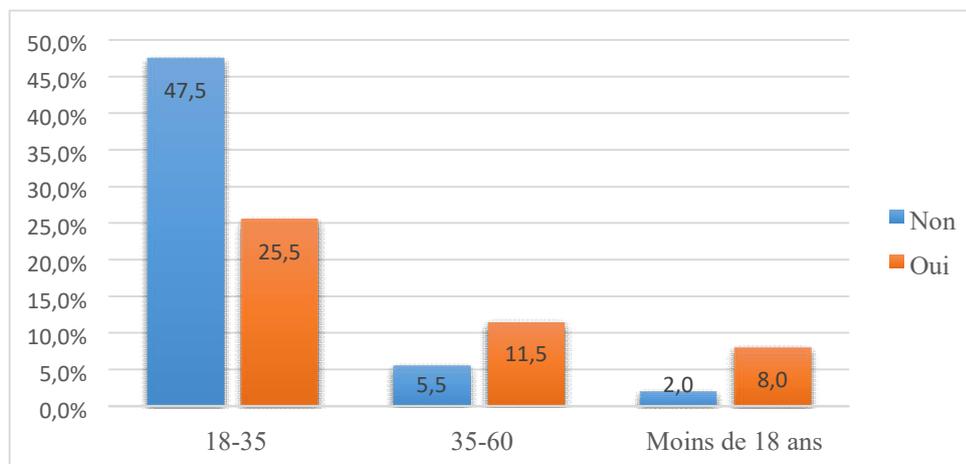
Ceux qui éprouvent des difficultés de passage, même sans marchandises sont pour la plupart des personnes qui soit n'ont pas de pièces d'identité reconnues par l'un des Etats membres de la communauté, soit ne détiennent pas de pièces d'identités tout simplement. A ceux-là s'ajoutent les Bissau-guinéens qui, à défaut d'être étudiants, sont soumis à des procédures moyennant frais de passage. Les Bissau-guinéens payent au moins 5000FCFA avant d'arriver à Dakar en provenance de Bissau, soit une distance d'environ 500 kilomètre. Alors on en déduirait qu'au niveau de ce corridor, un Bissau-guinéen paye au moins 1000 FCFA tous les 100 kilomètres avant destination.

Toutefois, cette difficulté de traverser peut-être aussi liée à un défaut d'application rigoureuse des textes de la CEDEAO, aux problèmes des apatrides, ou tout simplement à la notion d'immigrant inadmissible. En réalité, la définition d'immigrant inadmissible est laissée à la libre appréciation des agents de postes de contrôle notamment la police des frontières.¹⁷² Ces derniers ont la liberté, d'approuver ou de réprover l'entrée d'un citoyen dans leur pays. Par conséquent, cette subjectivité dans le jugement ne s'accompagne pas forcément d'une explication qui saurait convaincre le citoyen rejeté. De plus, il est constaté que les citoyens n'ont pas vraiment la latitude de protester contre ces tracasseries ou de les dénoncer.

En ce qui concerne la traversée de la frontière avec de la marchandise, la réalité est toute autre. Le graphique ci-après montre combien il est difficile de traverser les frontières avec des marchandises.

¹⁷² Propos recueillis lors d'un entretien du 11 février 2021 avec Alexandre Gomis, responsable de la Maison des citoyens de la CEDEAO.

Figure 7 : Point de vue des différentes tranches d'âge sur la facilité de traverser la frontière avec marchandises

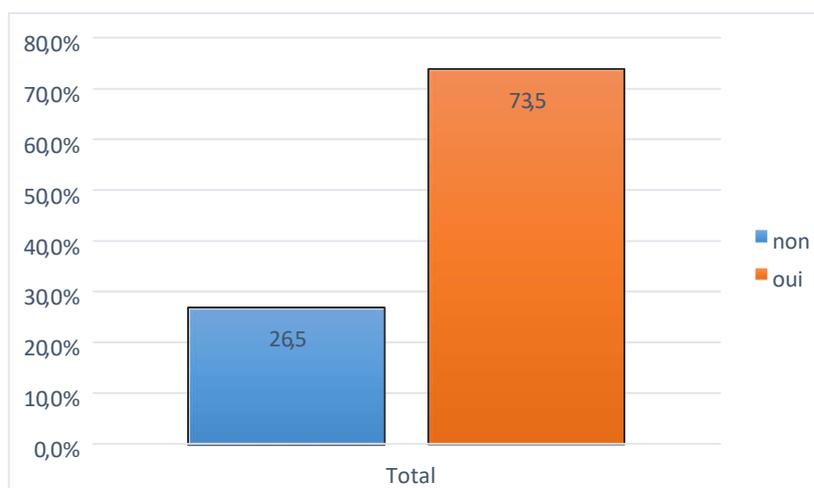


Source : enquête de terrain2020

En faisant le cumul de fréquences pour chaque modalité de réponse, il est aisé de constater que 55% traversent difficilement la frontière avec leurs marchandises. Ce chiffre demeure relativement important en ce sens que c'est la tranche d'âge comprise entre 18 et 35 ans qui en souffre le plus alors que c'est cette tranche qui circule le plus. Par contre, 45% du total des personnes interrogées estiment qu'ils traversent la frontière avec leurs marchandises sans difficultés majeures. Constatons tout de même que cette facilité est majoritairement reconnue par les passagers dont l'âge est situé à moins de 18 ans ou entre 35 et 60 ans.

Cette facilité pour la tranche des 35-60 ans peut être liée à l'habitude ou au degré de maturité qui pourrait faire qu'ils entretiennent des rapports plus cordiaux avec les forces de contrôle. En ce qui concerne les moins de 18 ans, c'est peut-être un sentiment de compréhension ou de compassion qui anime les agents de contrôle. Ce qui est certain c'est le fait que parmi ceux qui ont la facilité de traverser la frontière, nombreux sont ceux qui font recours aux voies de contournement illégales. Cela se fait surtout pour échapper aux taxes ou à la rétention de marchandises susceptibles d'être considérées comme frauduleuses. En effet beaucoup de personnes qui passent au niveau des postes de contrôle étudiés soutiennent avoir supporté des frais sur leurs marchandises. Ces frais varient selon la qualité et/ou la quantité, selon l'agent et/ou le poste de contrôle.

Figure 8 : Répartition des passagers selon qu'ils payent ou pas des frais de marchandises

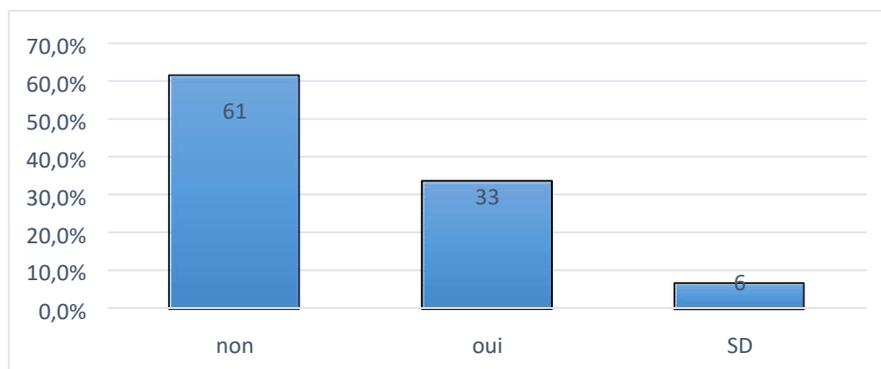


Source : enquête de terrain 2020

Le graphique ci-dessus indique que 73,5% des passagers payent des frais de marchandises pour joindre l'autre bout de la frontière. Seulement 26,5% franchissent les postes sans supporter des frais sur leurs marchandises. Si on s'en tient aux textes de la CEDEAO, l'origine de la marchandise doit être la cause principale des taxes, selon que celle-ci soit d'origine communautaire ou pas. Normalement, les produits prohibés sont confisqués.

Ce qui est inquiétant c'est qu'une bonne partie des propriétaires des marchandises trouvent anormal le paiement des frais de marchandises. Les raisons soulevées sont, entre autres, leur appartenance à la communauté et les faits de corruption vécus. Le graphique ci-dessous illustre la situation.

Figure 9 : Niveau d'adhésion des usagers par rapport au paiement de taxes



Source : enquête de terrain 2020

D'après de ce tableau, 61% des usagers interrogés sur la question ne sont pas d'accord par rapport au paiement des taxes. Ils sont 33% à estimer que c'est tout à fait normal de payer du moment que le produit entre dans un territoire étranger. Par ailleurs, 6% ne se sont pas prononcés par rapport à cette situation.

Cette divergence peut être perçue comme une autre asymétrie d'information par rapport à la réglementation communautaire en vigueur. Cela peut être aussi dû à un manque d'adhésion des citoyens par rapport aux tarifs imposés sur les produits. Ce manque d'adhésion est parfois causé par le rapport parfois tendu entre citoyens et forces de contrôle. D'après les données de notre enquête, 77,5% des passagers ne tiennent pas de discussion avec les agents de contrôle. De plus, 98% parmi ces individus estiment qu'ils ignorent l'utilité des frais. En outre, nos enquêtes révèlent que 76% des personnes qui fréquentent ces postes de contrôle estiment ne pas être satisfaits du travail des forces de contrôle frontalières.

Toutefois il faut préciser que le manque de communication n'est pas lié à un problème d'ordre linguistique puisque 83,5% des personnes enquêtées indiquent que la différence de langue n'est pas source de difficulté. La rétention d'informations peut être considérée comme l'une des principales causes de l'ignorance de beaucoup de citoyens par rapport aux taxes affairant aux produits originaires ou non originaires de la CEDEAO. En effet, l'appartenance d'une personne à la communauté ne confère pas, de facto, le droit de circuler librement avec sa marchandise quelle que soit l'origine. Il est nécessaire que le produit soit originaire de la CEDEAO.

Par ailleurs, l'origine du produit est attestée par un certificat d'origine délivré par les autorités compétentes de l'un des pays membres de l'organisation. Ce document est contresigné par les services des douanes de ce pays. Sans certificat d'origine, une marchandise ne peut être déclarée originaire de la communauté.¹⁷³ Les citoyens doivent donc se familiariser avec ces documents pour jouir de leur droit de libre circulation. Il serait aussi pertinent de prendre en compte, de façon globale, leur perception par rapport au processus de la libre circulation. Cela permettrait de mettre en place un cadre viable surtout avec l'avènement de la Zone de Libre Echange Continentale Africaine (ZLECAF) qui vient d'être lancée le 1^{er} janvier 2021.

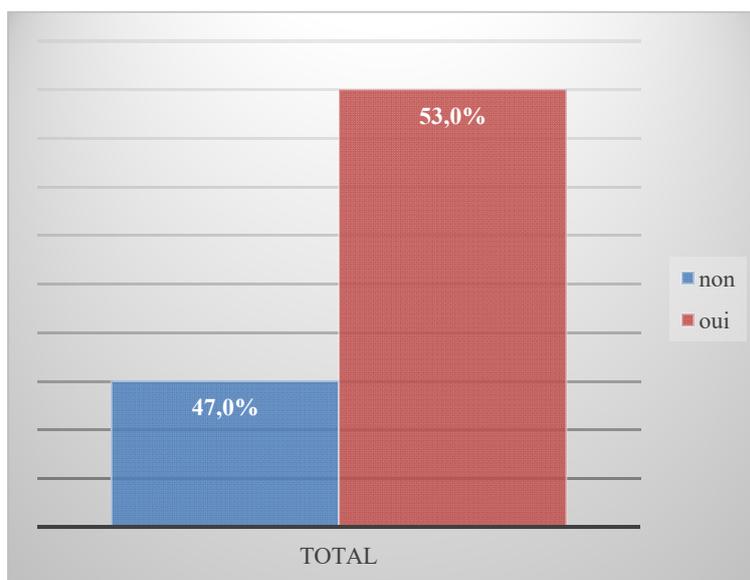
¹⁷³ Papa Abel Ndong et al., op. cit., p.17.

2. La perception des populations sur la libre circulation

Au cours de notre recherche, nous avons noté parmi les populations enquêtées des divergences quant à leur perception des initiatives implémentées pour aboutir à une libre circulation effective des personnes et des produits. En réalité, si d'aucuns remettent en question l'effectivité des instruments de garantie, d'autres sont plutôt soucieux par rapport à l'état des infrastructures. La convergence de leurs points de vue n'est autre que le caractère des forces de contrôle frontalières. Le manque de communication de ces dernières par rapport aux règlements frontaliers en vigueur semble inquiéter les populations qui opèrent aux niveaux de ces zones. En effet, 53% des individus qui circulent sur le corridor Dakar-Bissau estiment avoir satisfaction par rapport au processus de libre circulation des biens et des personnes. Les raisons évoquées sont, entre autres, les avancées notées par rapport à la gestion sécuritaire, l'amélioration de la qualité des infrastructures routières et l'action des ONG.

Toutefois, 47% des personnes rencontrées au cours de cette étude soutiennent que, bien qu'il y ait des avancées, l'objectif est encore loin d'être atteint. Selon eux, le principal problème reste le manque de coordination effective entre les services de contrôle des différents Etats concernés. A cela s'ajoute la multitude des postes de contrôle qui favorise les faits de corruptions et le prolongement de la durée du trajet. D'ailleurs, 95,5% des usagers du corridor estiment qu'il est urgent d'alléger ou de rationaliser les formalités de passages et ce, pour des raisons socioéconomiques et sécuritaires. Cela prouve, par ailleurs, que les citoyens se sentent directement concernés et souhaitent un changement structurel favorisant la liberté d'aller et de revenir sans restriction. Le graphique ci-après illustre le degré de satisfaction des populations à l'endroit du processus de libre circulation des personnes et des marchandises.

Figure 10 : Niveau de satisfaction des citoyens sur le processus de la libre circulation



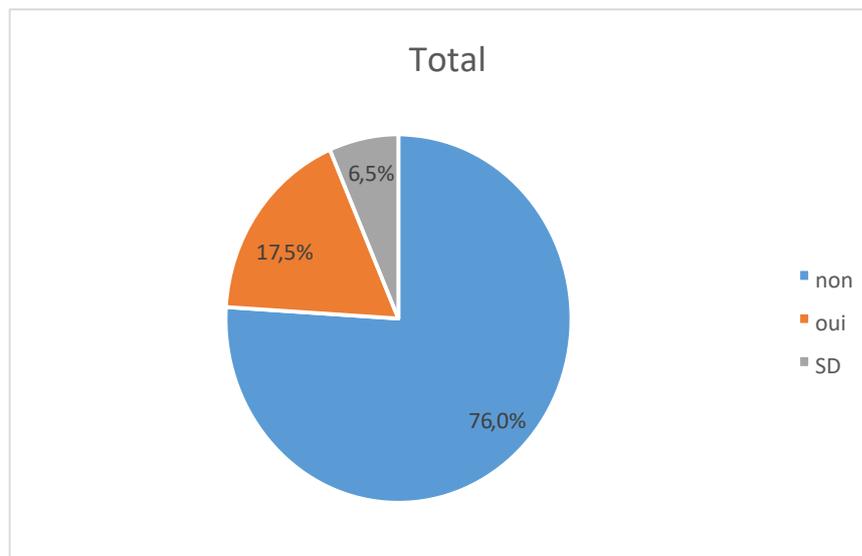
Source : enquête de terrain 2020

Cela signifie que l'objectif de la « CEDEAO des peuples » n'est pas encore atteint même s'il est arrivé à son terme. Il faudrait que la grande majorité des citoyens se sente impliquée dans la démarche à suivre pour mettre en œuvre les initiatives transfrontalières. Cela devient tout aussi urgent si l'on veut parvenir à la mise en œuvre effective de la ZLECAF. La libre circulation des personnes et des biens demeure la pièce maîtresse qui propulserait cette nouvelle initiative continentale. D'ailleurs, les résultats du graphique présenté ci-dessus sont confortés par l'édition 2019 de l'IIRA qui souligne un recul de la libre circulation. En effet la nouvelle note de la CEDEAO dans ce domaine est de 0,733¹⁷⁴ alors qu'elle était à 0,8 en 2016.

Par ailleurs, le point de vue des citoyens par rapport au traitement qu'ils reçoivent lors du passage indique tout de même ce sentiment de non satisfaction. En réalité, la majorité des personnes enquêtées estiment ne pas recevoir de traitement favorable au niveau de la zone d'étude. Le graphique suivant illustre mieux la situation.

¹⁷⁴ IIRA, 2019, p. 24.

Figure 11 : Réponse des passagers selon qu'ils reçoivent un traitement favorable ou pas



Source : enquête de terrain 2020

Les résultats de ce tableau nous indiquent 76% des personnes enquêtées estiment qu'ils ne reçoivent pas de traitement favorable lors de la traversée de la frontière. Seulement 17,5% des voyageurs soutiennent avoir reçu un traitement favorable. Ces résultats réconfortent ceux du niveau d'adhésion des citoyens par rapport au paiement de taxes pour les passagers. En effet, le traitement peu favorable reçu par certains passagers serait imputable aux tracasseries financières qu'ils subissent au niveau de certains postes de contrôle. C'est ce que semblent comprendre les autorités de la Communauté qui ont finalement procédé à la mise en place d'une *task force* (en 2016) dirigée par un ancien président militaire d'un pays membre de la CEDEAO. Cet organe est chargé de la supervision des actions des agents de contrôle. A travers des interventions sporadiques en zones transfrontalières, il est capable de saisir le chef de l'Etat du pays de l'agent "épinglé" et ce, pour des sanctions que celui-ci (le chef de l'Etat) est tenu d'observer. Cela illustre, par ailleurs, l'engagement pris par les chefs d'Etats et de gouvernements des pays membres en vue d'éradiquer les tracasseries au niveau des corridors ouest africains.

L'ensemble de ces résultats et toute la littérature ainsi obtenus nous conduit à la vérification des hypothèses de travail, aux discussions et aux recommandations.

CHAPITRE 2 : VERIFICATION D'HYPOTHESES, DISCUSSIONS ET RECOMMANDATIONS

La démarche et les différentes techniques adoptées pour cette étude cherchaient l'atteinte des objectifs fixés au départ. Elle cherchait aussi à vérifier les hypothèses formulées. La vérification de ces hypothèses sera rendue possible par l'exploitation de données effectuée au niveau du chapitre précédant. Par ailleurs, cela va permettre d'entamer une discussion en vue de montrer la valeur des résultats par rapport à la littérature. Des recommandations seront ensuite formulées à l'endroit des différents acteurs concernés par le thème étudié.

1. Vérification des hypothèses

1.1. Hypothèse secondaire 1

La possession d'un document de passage valide ne garantit pas forcément la liberté de circuler.

Concernant les conditions de passage, notre analyse a montré que la détention de documents valides ne confère pas, *de facto*, le droit de traverser la frontière librement. En effet, le paiement effectué par certains citoyens malgré la présentation de documents fournis par un Etat membre montre que le seul fait de les avoir ne suffit pas forcément. Lors de la traversée, en plus des taxes sur les produits originaires non originaires de la communauté, le citoyen peut être confronté à la notion de migrant inadmissible. L'agent de contrôle a la latitude, en fonction de son jugement personnel, d'admettre ou de ne pas admettre l'entrée d'un citoyen originaire d'un autre pays membre de la CEDEAO. De ce point de vue, les résultats de cette étude nous permettent de confirmer cette hypothèse secondaire.

1.2. Hypothèse secondaire 2

Les citoyens qui ne détiennent pas de document de passage reconnu par l'un des pays membres de la CEDEAO rencontrent plus de difficultés pour traverser la frontière.

L'analyse de la libre circulation des biens et des personnes a été couronnée par des séances d'observation de terrain. Cela nous a permis de nous rendre compte des conditions de voyage des personnes qui n'ont pas de papiers légaux ou qui n'en disposent pas du tout. En effet, en plus des paiements au niveau de chaque poste de contrôle (sécuritaire ou documentaire), les longues séances interrogatoires font que les individus sans documents valides sont les plus éprouvés au niveau des postes de contrôle. De plus, ceux qui ont de la marchandise sans

certificat d'origine sont soumis à des modes de paiement élevés ou à une saisine de leur produit. Compte tenu de cela, nous pouvons dire que cette hypothèse est confirmée.

1.3. Hypothèse secondaire 3

Bien qu'ils soient favorables à LCP, les citoyens ne se sentent pas impliqués dans les initiatives transfrontalières.

Les résultats obtenus dans la partie ultime du chapitre précédant montrent que les citoyens se sentent plus ou moins impliqués dans le processus de libre circulation des biens et des personnes. Ils reconnaissent tout de même les avancées notées en termes de sécurité et sur l'amélioration relative de la qualité des infrastructures qu'ils trouvent moyennement bonnes. Par ailleurs, ils souhaiteraient une prise en compte effective de leurs aspirations (suppression des frais de passage et amélioration des conditions de passage) en vue d'une amélioration de la vision 2020. Cependant, une bonne partie de citoyens réfute l'effectivité du protocole de libre circulation. Compte tenu de ces résultats, nous pouvons valablement dire que cette hypothèse est confirmée.

1.4. Hypothèse principale

Annoncée au niveau de la première partie de ce travail, l'hypothèse principale était ainsi formulée : *La LCP n'est pas effective dans l'espace CEDEAO.*

Les résultats obtenus dans le cadre de ce travail révèlent qu'en réalité il y a des citoyens de la communauté qui, même étant en règle, sont quelques fois soumis à des modes de contrôle non reconnus par les textes de la CEDEAO. En effet, beaucoup de citoyens de la communauté payent pour traverser les frontières intérieures. D'autres passagers sont parfois obligés de faire recours aux voies illégales pour traverser la frontière. Au-delà de ces contraintes, notons le déficit d'infrastructures socio-sanitaires qui entravent les conditions d'attente des passagers (surtout pour les femmes). Les lenteurs procédurales ne sont pas en reste en plus de la fermeture temporaire des barrages frontaliers, le tout couronné par la notion de " migrant inaccessible".

L'étude révèle tout de même qu'il y a bien des avancées dans le processus de mise en œuvre de la libre circulation des biens, des personnes et des services. Mais les objectifs restent à atteindre en ce sens qu'il y a des manquements observés. Cette situation de mi- succès, mi-

échec par rapport à l'objectif « CEDEAO vision2020 » serait aggravée par le contexte de Covid-19.

En définitive, l'exposé des difficultés que rencontrent les personnes en zones frontalières avec ou sans marchandises démontre que notre hypothèse principale est confirmée. D'ailleurs l'objectif 2020 a été repoussé par les organes compétentes. On parle maintenant d'objectif post 2020 ou objectif 2023.

Toutefois, il serait intéressant de susciter une discussion en ce sens que cette recherche s'est déroulée dans un contexte particulier (Covid-19). Les résultats obtenus permettraient d'avoir un autre regard sur la thématique abordée. De plus, la pertinence de cette discussion réside dans le fait qu'elle permet de faire la relation entre les résultats obtenus au cours de cette étude et la littérature. En effet, l'avènement de la pandémie a amené les pays à imposer des restrictions concernant la libre circulation, ce qui nécessite la prise en compte d'autres paramètres dans la recherche.

2. Discussions

Comme annoncé tantôt, il convient ici de définir le lien entre les résultats de cette étude et la littérature existante. C'est aussi le lieu d'expliquer en quoi ces résultats obtenus ont permis d'infirmer ou de confirmer les hypothèses.

2.1. Le rapport entre les résultats obtenus et la littérature

En dehors des résultats de notre recherche, l'infirmer de l'hypothèse est soutenue par une partie de la littérature existante. La démarche adoptée a abouti à l'infirmer de l'idée selon laquelle les citoyens de la Communauté qui sont en règle traversent les postes de contrôle officiels sans contraintes. Dans la littérature, la position de Patricia dos Santos et Sergio Barcellos reconforte l'infirmer de l'hypothèse principale de l'étude. En effet ils évoquent, dans leur article publié en 2014, les difficultés que rencontrent les populations au cours de leur voyage sur ce corridor. Ils mettent l'accent sur la multitude des lieux de paiement à laquelle font face les populations de différentes nationalités. De même ils relatent la violation de textes communautaires au niveau de ces zones. C'est aussi ce qu'Amadou Diop et Mohamadou Mountaga Diallo relatent dans leur article intitulé « intégration en Afrique de l'ouest : le défi de la coopération décentralisée transfrontalière. » Ces derniers démontrent l'échec de cette intégration causé par le déficit d'infrastructures.

Toutefois, bien que cette littérature permette de constater que les personnes ne traversent pas facilement les frontières, elle ne démontre pas la perception de ces populations par rapport au fait. De même, elle ne s'est pas intéressée à l'effectivité des instruments de garantie pour la libre circulation. Ce qui nous motive à accorder une considération particulière à cet aspect c'est le jugement apporté par les citoyens de la communauté à l'endroit de ces documents.

En effet, il semble que ces derniers ne sont pas bien informés par rapport aux documents et aux procédures malgré l'effort des organisations gouvernementales et non gouvernementales. Par contre, bien que cette hypothèse soit infirmée, nous pensons qu'il est important de tenir compte du caractère souverain des Etats. En effet, soucieux de protéger leurs populations, les pays membres de la CEDEAO accordent un intérêt particulier aux mouvements de personnes et des marchandises dans l'espace communautaire.

2.2. La particularité des résultats de l'étude

Les résultats obtenus au cours de cette étude permettent notamment d'aller au-delà de la littérature tout en soulignant que de nombreux citoyens ignorent les textes en vigueur ou remettent parfois en question les instruments établis par la CEDEAO. Notre analyse a permis d'évaluer la réelle perception des citoyens au terme de l'objectif 2020 de la communauté. De plus, elle a permis de voir le point de vue des populations par rapport à la fermeture des frontières liée au Covid-19.

Tableau 11: Point de vue des citoyens sur la fermeture des frontières liée au Covid-19

Approuvez-vous la fermeture des frontières liée au Covid-19 ?	Fréquence des réponses
Non	49,5%
Oui	50,5%
Total général	100,0%

Source : enquête de terrain 2020

Ce tableau montre que les populations ont des divergences en ce qui concerne la fermeture des frontières malgré la situation de crise chronique à laquelle le monde est confronté. Cette tendance à deux blocs est justifiée par les raisons avancées par les uns et les autres. Si une partie estime être d'accord par rapport à la fermeture des frontières en ce sens qu'elle permettrait de lutter contre la propagation du virus (notamment les cas "importés"). L'autre

partie considère cela comme n'étant pas une solution pertinente puisque « les frontières politiques sont d'autant plus perméables qu'aucun obstacle [...] sérieux n'isole cette région de ses voisins. »¹⁷⁵

Compte tenu des limites soulignées quant à l'application rigoureuse du protocole de libre circulation, il serait intéressant de recommander un certain nombre d'actions en vue de consolider les acquis et d'accélérer le processus.

3. Recommandations

3.1. Aux gouvernements de la CEDEAO

Il urge de travailler à changer de paradigmes pour permettre à toutes les couches sociales d'avoir accès à la libre circulation. Cela signifie qu'il faut proposer davantage de lieux plus accessibles à l'appropriation des textes de l'organisation. Cela amènerait à assurer la bonne gestion du processus de libre circulation. Il en va de soit dans la facilitation de l'accès aux pièces à convictions qui permettent de franchir facilement les postes de contrôle. Il s'agit plus concrètement de :

-Insister sur le respect des textes de la communauté se rapportant à la question et de prendre en compte l'aspect sous régional dans la définition des politiques nationales. Cela permettrait non seulement de donner une crédibilité aux directives de la CEDEAO mais aussi de rassurer les populations désireuses de se mouvoir librement avec leurs marchandises.

-Travailler pour la standardisation et la vulgarisation des instruments de passage. Ce travail favorisera la rationalisation et la simplification des documents. En plus cela suscitera une bonne maîtrise de ces documents aux yeux de tous les citoyens de la communauté.

-Multiplier les interventions au niveau des postes frontaliers. Cette démarche permettra aux décideurs de mesurer les effets et la pertinence des décisions prises. Elle permettrait aussi d'avoir des informations empiriques par rapport au vécu des personnes dans ces zones.

-Prendre en compte l'aspect sanitaire au niveau des postes de contrôle frontaliers. Cela permettrait d'anticiper sur d'éventuels problèmes de santé des populations en transit. Cette initiative permettra aussi de minimiser le risque de propagation de maladies contagieuses.

¹⁷⁵ Sylvie Fancette, « Désengagement de l'Etat et recomposition d'un espace d'échange transfrontalier : la Haute Casamance et ses voisins », *Autrepart* (19), 2001, p. 91.

-Rationaliser les formalités de passage, le nombre de postes de contrôle, et de miser sur la formation des agents de contrôle. Cela permettrait essentiellement de lutter contre les faits de corruption. De même, cette stratégie pourrait permettre d'éviter les litiges entre usagers et forces de contrôle frontalières. La mise en œuvre de cette stratégie passerait par l'utilisation des nouvelles technologies pour un contrôle efficient. En ce sens il serait très judicieux de travailler davantage avec les universitaires surtout dans la conception d'outils informatiques (un guide du citoyen ou une application téléchargeable sur les plateformes digitales *Play store* ou *App store* qui pourrait fournir tous les renseignements nécessaires pour une traversée facile au niveau des postes de contrôle).

-Accompagner les initiatives des structures telles que la Maison des citoyens de la CEDEAO¹⁷⁶ et Enda CACID. L'encouragement des initiatives de telles structures permettra aux Etats d'avoir des relais dans la supervision des actions des agents de contrôle mais aussi de participer massivement à la vulgarisation des textes et des initiatives communautaires. Il s'agit de marquer une forte présence sur les réseaux sociaux dans le partage d'informations de façon orale et non écrite. En effet, c'est là que se trouve la pertinence de la conception d'applications numériques où les usagers peuvent trouver toutes informations nécessaires pour effectuer un voyage au sein de la région. Ainsi, ils seront clairement informés sur les différents postes reconnus pour le contrôle sécuritaire et ou documentaire. Pour ce faire, il faudrait faire recours aux compétences des universitaires. Sur ce plan, le rôle de l'université Assane de Ziguinchor constituerait un atout en ce sens qu'elle a une vocation sous-régionale.

-Mettre en place un Observatoire de la Libre circulation au niveau des postes de contrôle officiellement désignés.

-Encourager la mise en place et l'accompagnement de clubs d'intégration dans les établissements scolaires et même dans les universités pour rapprocher davantage la CEDEAO des populations. Cela va favoriser l'engrègement des initiatives régionales et la prise de conscience des citoyens dès le plus jeune âge.

¹⁷⁶ La « Maison des Citoyens de la CEDEAO » est une initiative du Centre Africain pour le commerce, l'intégration et le développement (CACID). Elle a été inaugurée le 1^{er} Aout 2015 pour soutenir les efforts des Etats dans la construction d'une intégration par le bas. Elle a vocation à installer la CEDEAO dans le quotidien des peuples de la Sénégambie méridionale en créant les conditions d'une appropriation par les citoyens du processus d'intégration. Elle dispose désormais d'un numéro vert, **800 00 12 13**, que tous les citoyens peuvent appeler en vue de se renseigner.

3.2. Aux trois Etats concernés par cette étude

Il est juste important de rappeler que ces derniers gagneraient mieux en entretenant une coopération profonde et solidaire dans la gestion de leurs frontières communes. Il s'agit notamment de:

-Saisir l'opportunité que leur offre l'histoire et la géographie pour encourager les initiatives transfrontalières. Cela pourrait considérablement réduire les différences politiques qui bloquent leur intégration. L'intensification de la coopération interuniversitaire serait un moyen efficace pour arriver à cette fin.

-Encourager le cadre de concertation interétatique dans la mise en œuvre de politique communes pour anticiper sur les questions qui nécessitent une coopération profonde surtout dans le cadre de la gestion des ressources et des dossiers sensibles tels que la résolution du conflit casamançais. En effet, ce conflit est l'un des principaux obstacles à la libre circulation des personnes dans cet espace en ce sens qu'il suscite de la méfiance.

-Faire davantage la promotion des échanges commerciaux et des journées interculturelles communes pour rapprocher encore plus les populations des trois Etats. Cette stratégie pourrait permettre de retrouver l'homogénéité socioculturelle qu'a connue la Sénégalie méridionale.

-De travailler en commun pour la réalisation d'infrastructures transfrontalières communes (des autoroutes transnationales au lieu des corridors) en vue de réduire les pertes de temps qui portent préjudice à la libre circulation des biens, de personnes et des capitaux. Cela faciliterait aussi la mise en œuvre effective de la ZLECAF. Il faudrait aussi séparer les routes des simples passagers avec celles des gros véhicules de transport de marchandises.

-Insister sur le partage d'informations entre forces de contrôle transfrontalières. Ce qui permettrait d'anticiper sur d'éventuelles menaces (terrorisme, vols de bétails, trafic de bois...). Cela permettrait aussi de réduire les pertes de temps dans le contrôle des passagers.

- Œuvrer en parfaite coopération en vue d'apporter des solutions définitives aux problèmes d'apatrides. Il pourrait s'agir de procéder à un recensement commun et exhaustif des populations déplacées à causes des crises politiques ou militaires pour procurer aux citoyens des papiers reconnus par la communauté.

3.3. Aux forces de contrôle frontalier

L'efficacité de la LCP ne saurait être garantie sans la participation des agents de contrôle frontalier. Le rôle de ces derniers reste fondamental dans la gestion fluide de la mobilité transfrontalière. De ce point de vue, ils feraient mieux de :

-Miser sur la communication et le dialogue avec les usagers des corridors. Ce qui aiderait au respect des normes et à la réduction des risques de malentendus entre usagers et forces de sécurité.

-Prendre en compte le niveau d'étude des usagers dans les explications des procédures. Cette stratégie provoquerait une forte adhésion des populations aux initiatives adoptées.

-Veiller au respect des droits des citoyens et à leur sécurité, au recrutement par voie légale d'éléments compétents susceptibles de favoriser la mise en œuvre des textes.. Cela permettra de mieux gérer les flux de marchandises et de personnes tout en motivant les populations à éviter les voies de contournement illégales qui causent parfois des conflits.

3.4. Aux citoyens de la Communauté

Il est important pour les citoyens de comprendre les enjeux et de maîtriser les textes de la communauté afin de participer à la mise en œuvre effective de ce projet ambitieux. Concrètement, il s'agit de :

-S'imprégner et de s'approprier d'avantage les textes de la communauté en vue de lutter davantage contre les risques de corruption tout le long des corridors. Cela permettra aussi de minimiser les couts et les durées de voyages.

-Se munir des instruments de garantie établis à cet effet par la CEDEAO. Cette précaution permettra d'éviter les tracasseries tout le long du parcours.

-Créer des cadres de plaidoyers pour lutter contre les auteurs des tracasseries au niveau des corridors. Ce sera aussi le lieu de partage d'informations et le cadre de concertation qui renforcera les aspirations des populations.

-S'impliquer davantage dans l'atteinte des objectifs de la CEDEAO. Cela pourra permettre de propulser le niveau d'intégration de la communauté et de faciliter la mise en œuvre de la ZLECAF. C'est un moyen d'appui aux initiatives de la Maison des citoyens de la CEDEAO.

CONCLUSION

L'élaboration de ce mémoire ambitionnait d'apporter une réponse à la question suivante : Quels sont les mécanismes de coopération adoptés par ces Etats pour garantir la libre circulation au niveau de deux postes de contrôle frontalier? Cela a, par ailleurs, directement concerné les citoyens. Pourtant les aspirations de ces derniers ne semblent pas faire l'objet d'une quelconque étude universitaire récente.

La libre circulation des biens et des personnes occupe une place importante dans le processus de développement socioéconomique de la sous-région et dans les échanges entre les trois pays concernés par cette étude. C'est une initiative qui s'inscrit au cœur des priorités de la CEDEAO et de l'Union Africaine. Elle a favorisé la mise en place d'un ensemble de dispositifs allant de la signature de protocoles à l'adoption d'instruments susceptibles de faciliter le processus en passant par la construction d'infrastructures. Les succès relatifs à ces mesures ont permis aux gouvernants de la communauté à se fixer d'autres objectifs visant à encrever davantage les initiatives.

L'objectif de la vision 2020 consistait alors à partir d'une communauté des Etats vers une communauté des peuples, c'est-à-dire une région sans frontières. Maintenant qu'on est arrivé à son échéance, il nous a semblé important et même nécessaire d'en faire une évaluation qui permettrait de dresser l'état des lieux. Cela pourrait permettre de capitaliser cette nouvelle vision des chefs d'Etats et de gouvernements membres de la communauté en vue de consolider les acquis et de faire un réajustement pour améliorer le processus. En réalité, les citoyens de la communauté adhèrent à l'initiative. Cependant, ils souhaiteraient avoir plus de facilité par rapport à la traversée des frontières puisque le commerce transfrontalier informel représente entre 20 et 75% du commerce régional¹⁷⁷. Mais cela passe par la rationalisation des postes de contrôle et des formalités.

La communication entre les usagers des corridors et les forces de sécurité frontalières demeure importante vu le contact permanent entre eux. De plus, les infrastructures méritent d'être considérées comme prioritaires. Elles constituent un levier important dans la matérialisation de la libre circulation au niveau de cette contrée. L'autre nécessité est la prise en compte de l'aspect sécuritaire et sanitaire pour un bon déroulement des échanges. En réalité, les principales menaces pour cette politique demeurent les crises sanitaires et les

¹⁷⁷Enda CACID, « Lancement des échanges commerciaux dans le cadre de la ZLECAF », *Intégr'Action*, N° 8, 2021, p.1. [Consulté le 19-01-2021].

menaces terroristes imminentes. En effet, la libre circulation des biens et des personnes a subi de plein fouet l'influence de la crise sanitaire liée au Covid-19 qui a contraint les Etats de la sous-région à prendre des mesures de restriction pour lutter contre la propagation du virus. En outre, la menace terroriste est une réalité à prendre en compte vu l'influence des mouvements djihadistes dans la sous-région.

Toutefois, il serait intéressant de voir comment les Etats vont œuvrer pour la matérialisation de la ZLECAF au niveau de ce corridor. Il est devenu vital pour ces pays d'accorder une place importante au dispositif sanitaire et sécuritaire en vue de préserver les échanges et d'anticiper sur d'éventuelles menaces. En dehors de la connexion des infrastructures, l'utilisation des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) pourrait constituer un facteur clé de succès pour une bonne mise en œuvre de la ZLECAF en favorisant une mobilité fluide et sécurisée. Il serait important de vérifier la pertinence du rapport entre usage des TIC et gestion efficace de la mobilité des individus. Par ailleurs, les problèmes liés à la mobilité intra-régionale en Afrique de l'Ouest seraient toutes aussi une source de l'émigration clandestine. L'élan de la libre circulation transfrontalière ouest africaine serait également menacé par la mobilité plus ou moins chaotique à l'interne de ces pays. Dès lors, il serait très judicieux de poursuivre cette étude dans l'optique de voir en quoi la circulation interne des Etats pourrait avoir une influence sur la libre circulation des personnes au niveau des zones transfrontalières de l'espace communautaire jusqu'à provoquer la migration clandestine. Il s'agira plus concrètement de rechercher les causes profondes de l'entrave à la libre circulation (pourquoi la Vision 2020 n'est pas atteint ?) ou même les dynamiques de peuplement causées par la forte mobilité au niveau des zones transfrontalières.

Telle que formulée dans la vision 2020 de la CEDEAO, la Libre circulation, si elle est respectée, pourrait donc permettre de lutter contre la migration clandestine. Cela passerait nécessairement par la construction d'infrastructures modernes équipées des TIC. Ces outils favoriseraient une bonne maîtrise de la mobilité humaine et faciliteraient la tâche aux services de renseignement de la CEDEAO¹⁷⁸ dans le cadre de la lutte contre la criminalité et la corruption au niveau des frontières ouest-africaines. Ce serait à travers ces initiatives qu'on parviendrait également à une mise en œuvre effective de la ZLECAF.

¹⁷⁸ Le *West African Police Information System* (WAPIS) est une nouvelle initiative de la CEDEAO en collaboration avec INTERPOL sur le partage d'information policière pour la lutte contre la criminalité transfrontalière.

Références bibliographiques

I. Ouvrages

CISSE, Nouha, *Les femmes et les jeunes de la Sénégambie méridionale : pour une position plus forte et plus cohérente sur l'échiquier sous-régionale*, Gorée, GOREE INSTITUT, 2007, 52 p.

DESCHAMPS, Hubert, (dir.), *Histoire Générale de l'Afrique Noire, de Madagascar et des archipels*, TOME 1 : *Des origines à 1800*, Paris, PUF 108, 1970, 576 p.

REY, Alain et REY-DEBOVE, Josette, *LE PETIT ROBERT*, Paris, Le Robert, 2014, 2837p.

MAKEDONSKY, Éric, *Le Sénégal. La Sénégambie*, tome 2, Paris, L'Harmattan, 1987, 235 p.

NKUNZUMWAMI, Emmanuel, *Le partenariat Europe-Afrique dans la mondialisation*, L'Harmattan, 2012, 363 p.

SALL, Alioune, *Les mutations de l'intégration des Etats en Afrique de l'ouest : une approche institutionnelle*, L'Harmattan, 2006, 197 p.

SALL, Alioune, *Les relations extérieures de la CEDEAO*, L'Harmattan, 2016, 252 p.

TANDONNET, Maxime, *Géopolitique des migrations, la crise des frontières*. Ellipses Edition Marketing S.A. Paris Cedex 15, 2007, 144 p.

WEDEEN, Catherine, *La question migratoire au XXI^e siècle*. Sciences Po. Les presses, Paris, 2013, 260 p.

II. Mémoires

BATHILY, Ababacar Sédikh, *Mobilité et transport dans l'agglomération Dakaroise : le cas de la commune d'arrondissement de Golf sud Guédiawaye*, Mémoire de master en géographie, UCAD, Dakar, 2012, 77 p.

SAGNA, Séni, *Mobilité et transport dans les Kalounayes*, Mémoire de master en géographie, UCAD, Dakar, 2009, 113 p.

SAVANE, Sancoumba, *Dynamiques transfrontalières en Sénégambie : exemple des frontières Sénégal-Guinée Bissau et Sénégal-Guinée Conakry*, Mémoire de master en géographie, UCAD, Dakar, 2016, 139 p.

III. Articles

BATHILY, Abdoulaye, « Panafricanisme et renaissance africaine », (sd), 8 p. Disponible sur : <https://www.dri.gouv.sn/sites/default/files/insua/PANAFRICANISME%20ET%20RENAISSANCE%20AFRICAIN.pdf> [consulté le 27-11-2020].

BOTTE, Roger et BARRY, Boubacar, « La Sénégambie du XVe au XIXe siècle. Traite négrière, Islam et conquête coloniale », [en ligne], 1988, pp. 549-550. https://www.persee.fr/doc/cea_0008-0055_1988_num_28_111_1668_t1_0549_0000_1

CSAO/OCDE, *L'Observatoire de l'Afrique de l'ouest*, N° 3/4, [en ligne], 2009, 28 p. Disponible sur : <https://www.oecd.org/fr/csao/publications/43466204.pdf> [consulté le 24-11-2020].

DIALLO, Abdoulaye, « Sénégambie méridionale du conflit casamançais aux nouveaux trafics, colloque : Complexe « Sécurité et développement », CSAO/OCDE, 2012, 9 p. Disponible sur : <https://www.oecd.org/fr/csao/evenements/conflit%20casamançais.pdf> [consulté le 27-11-2020].

DIOP, A et DIALLO, M. M, « Intégration en Afrique de l'ouest : le défi de la coopération décentralisée transfrontalière », 2014, 6 p.

DOS SANTOS, P et BARCELLOS, S, « Voyage entre le Sénégal et la Gambie : mobilité et circulation des personnes en question », *Slideshare*, [en ligne] 2014, 3 p. Disponible sur : <https://fr.slideshare.net/sergiobbarcellos/texte-voyage-sngal-gambie> [consulté le 19-12-2020].

Enda CACID, « Lancement des échanges commerciaux dans le cadre de la ZLECAF », *Intégr'Action*, N° 8, 2021, 8 p.

Enda Diapol, « Espaces frontaliers et intégration régionale, cas de la Sénégambie méridionale », [en ligne], 2007, 51 p. Disponible sur : <http://old.endadiapol.org/IMG/pdf/EtudesSenegambie.pdf> [consulté le 22-12-2020].

Enda Diapol, « Les initiatives transfrontalières en Sénégambie méridionale » *TAM-TAM* : L'écho de l'actualité transfrontalière, No 4, [en ligne], 2009, 20 p. Disponible sur : http://www.endadiapol.org/wp-content/uploads/2016/05/Tam- Tam_no4_-_Version_FR.pdf [consulté le 27-12-2020].

FANCETTE, Sylvie, « Désengagement de l'Etat et recomposition d'un espace d'échange transfrontalier : la Haute Casamance et ses voisins », *Autrepart* 2001/3 (n°19), [en ligne] 2001, p. 91-113. Disponible sur : <https://www.cairn.info/journal-autrepart-2001-3-page-91.htm> [consulté le 22-12-2020].

FOUCHER, Vincent, « Le Sénégal de Wade et la Guinée Bissau : pays frère, tuteur ou hégémon ? », SAIIA, [en ligne], 2013, 29 p. Disponible sur : https://media.africaportal.org/documents/saia_sop_139_foucher_french_20130503.pdf [consulté le 23-11-2020].

GOREE INSTITUTE, « Conflit et paix en Casamance, Dynamiques locales et transfrontalière » [en ligne] 2015. Disponible sur : <https://goreeinstitut.org/conflit-et-paix->

en-casamance-dynamiques-locales-et-transfrontalieres-presentation/[consulté le 19-10-2020].

IDEE Casamance, « Introduction des zones humides de la ria Casamance », [en ligne], 2015, 15 p. Disponible sur :<http://www.ideecasamance.net/uploads/region.pdf> [consulté le 20-03-2021].

LAME, M et CREVOLA, G, « Les haches polies de la carrière Diakité (Thiès, Sénégal) et le problème des courants d'échanges au néolithique ». Notes africaines, *Soumbala*, N° 173, IFAN, Dakar, 1982, 28 p.

MANE, Mamadou, « Le Kaabu, une des grandes entités du patrimoine historique guinéo-séné-gambien », *Ethiopique*, N° 4, [en ligne], 1991. Disponible sur ; https://www.africabib.org/query_a.php?pe=!86124091X!&SR=3 [consulté le 21-10-2020].

MWANGI, S.K et SMITH, Jesica, « Integrational trade and restrictions on the movement of people », 2016, 3 p.

SALL, Ebrima « Sénégal : Territoires, frontières, espaces et réseaux sociaux », [en ligne], 1992, 28 p. Disponible sur : http://endacremed.org/bpd/opac_css/index.php?lvl=author_see&id=8016 [consulté le 20-11-2020].

SENE, Abdourahmane, Mbade, « Mobilités, activités socio-économiques et trafic à la frontière sénégal-gambienne dans le contexte du conflit casamançais », *Les analyses de Population & Avenir*, [en ligne], 2019, 32 p. Disponible sur : <https://www.population-et-avenir.com/wp-content/uploads/2019/06/frontiere-senegal-gambie-casamance-analyses-population-et-avenir-sene-lap.pdf> [consulté le 19-12-2020].

TAVARES, Eugène, « La géopolitique du conflit en Casamance : Relations avec les Etats voisins de Gambie et de Guinée Bissau », pp, 34-50, in *Conflits et paix en Casamance : Dynamiques locales transfrontalières*, GOREE INSTITUTE, Gorée, 2015, 240 p.

THIAM, E, I, « La Sénégalie, réalité sociale et énigme politique ». *Lequotidien* [en ligne], 2017. Disponible sur :<http://lequotidien.sn/la-senegalie-realite-sociale-et-enigme-politique/> [consulté le 17-10-2020].

TIMERA, B. M et al. « Le Sénégal et la Gambie : Deux pays “milles” frontières », [en ligne], 2016, 34 p. Disponible sur : https://www.researchgate.net/publication/311645382_LE_SENEGAL_ET_LA_GAMBIE_DEUX_PAYS_MILLE_FRONTIERES [consulté le 19-10-2020].

IV. Rapports et documents de travail

BAD, CUA, CEANU, *Indice de l'intégration régionale en Afrique de l'ouest*, 2016, 58 p.

BAD, CUA, CEANU, *Indice de l'Intégration Régionale en Afrique*, 2019, 48 p.

BECEAO, *L'Alphabet économique de la BCEAO*, [en ligne], 2019, 47 p. Disponible sur : <https://www.bceao.int/sites/default/files/inlinefiles/Lexique%20des%20principaux%20ter>

mes%20%C3%A9conomiques%20financiers%20et%20mon%C3%A9taires%20de%20la%20BCEAO_0.pdf [consulté le 17-02-2021].

CEDEAO, *Décision A/DEC.2/7/85 du 06 juillet 1985 portant institution d'un carnet de voyage des Etats membres de la CEDEAO ; Les instruments juridiques sur la Libre circulation des personnes*, 1985, 15 p.

CEDEAO, *Protocole A/P/3/5/82 du 29 mai portant code de citoyenneté de la Communauté*, 1982, 2 p.

CEDEAO, *Protocole additionnel A/SP/1/7/86 du 1er juillet 1986 relatif à l'exécution de la deuxième étape (droit de résidence) du protocole sur la libre circulation des personnes*, 1986, 7 p.

CEDEAO, *Protocole additionnel A/SP1/7/85 du 06 juillet 1985 portant code de conduite pour l'application du protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement*, 1985, 7 p.

CEDEAO, *Protocole additionnel A/SP2/5/90 du 29 mai 1990 relatif à l'exécution de la troisième étape (droit d'établissement) du protocole sur la libre circulation des personnes*, 1990, 7 p.

CEDEAO, *Protocole sur la libre circulation, le droit de résidence et d'établissement, zone CEDEAO*, 1979, 5 p.

CEDEAO, *Résolution A/RES/2/II/84 du 23 novembre 1984 relative à l'application de la première étape du protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement*, 1984, 59 p.

CEDEAO, *Vision 2020 : Vers une Communauté démocratique et prospère*, [en ligne], 2010, 43 p. Disponible sur : <https://www.ecowas.int/a-propos-de-la-cedeao/vision-2020/?lang=fr> [dernière consultation le 27-03-2021].

ECA-WA/NREC, *Evaluation des progrès réalisés vers l'intégration régionale dans la région de la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest depuis sa création*, 2015, 180 p.

GEA-Groupe d'études Africaines, *Processus d'intégration régionale de la CEDEAO et la coopération internationale*, 2014, 61 p.

GOMIS, Irène Amitesse, *Le processus d'intégration régionale en Afrique : cas de la CEDEAO*, 2016, 89 p.

NDONG, P, A et al., *Guide de la libre circulation des personnes et des biens en Sénégal méridionale*, 2009, 73 p.

ONU, *Charte Africaine sur les Droits de l'Homme et des peuples*, 1981, 15 p. ONU, *Convention internationale sur les droits civils et politiques*, 1966, 92 p.

ONU, *Déclaration Universelle des Droits de l'Homme*, 1948, 72 p.

SANOH, Nfaly, *Libre circulation des personnes dans le processus d'intégration régionale : cas de la CEDEAO*, [en ligne], (sd), 26 p. Disponible sur : <http://www.oim.int/jahia/webdav/site/myjahiasite/shared/shared/> [dernière consultation le 19-05-2021].

UA, OIM, « *Etude des avantages et des défis de la libre circulation des personnes en Afrique* », 2018, 110 p.

V. Autres pages web consultées

<http://www.aecid.es><https://www.afdb.org/fr/topics-and-sectors/initiatives-partnership/nepad><https://www.africabib.org/rec.php?RID=108872173><https://www.ecowas.int/agences-specialisees/carte-brune-de-la-cedeao/?lang=fr><https://www.ecowas.int/a-propos-de-la-cedeao/informations-de-base/?lang=fr><https://www.ecowas.int/institutions-2/?lang=fr><https://www.jeuneafrique.com/526291/culture/ce-jour-la-le-1er-fevrier-1982-laconfederation-de-la-senegambie-entre-en-vigueur/><https://www.lequotidien.sn/la-senegambie-realite-sociale-et-enigme-politique/>www.africaportal.orgwww.dri.gouv.snwww.endacacid.orgwww.idéc.asamance.netwww.iom.int

<https://www.afdb.org/fr/topics-and-sectors/initiatives-partnership/nepad>http://endacacid.org/latest/images/publications/integration/pdf/B8_FR.pdfhttp://endacacid.org/latest/index.php?option=com_content&view=article&id=1902:lacommission-de-la-cedeao-lance-son-nouveau-site-internet-dedie-au-schema-deliberalisation-des-echanges-sle&catid=275:mp-pgr-cgef-actualites&Itemid=1563<https://goreeinstitut.org/index.php/mediatheque/actualites/item/1052-geopolitique-duconflit-casamancais-peripheries-de-l-etat-du-senegal-et-relations-avec-les-etats-voisins-degambie-et-de-guinee-bissau><https://www.cairn.info/revue-autrepart-2001-3-page-91.htm><http://.memoireonline.com><http://www.africa-oneweb.com><http://www.africa-tic.com>

TABLE DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Tableau récapitulatif de l'élaboration du thème d'étude.....	14
Tableau 2 : Récapitulatif de la CEDEAO.....	57
Tableau 3 : Répartition des différentes nationalités rencontrées.....	76
Tableau4: Répartition des enquêtés en fonction de leur connaissance de.....	77
Tableau 5 : Corrélation entre fréquence de passage et détention de la NBIC.....	79
Tableau 6 : Perception des citoyens sur l'utilité de la NBIC.....	82
Tableau 7 : Corrélation entre fréquence de passage aux postes et détention de passeport CEDEAO.....	83
Tableau 8 : Raisons De la possession ou la non possession du passeport CEDEAO.....	84
Tableau 9 : Perception des citoyens sur l'état des infrastructures.....	87
Tableau 11 : Point de vue des passagers sur la traversée de la frontière selon les conditions Vécues.....	89
Tableau 12 : Point de vue des citoyens sur la fermeture des frontières liée au Covid-19...	100

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : carte de localisation de la zone d'étude.....	31
Figure 2 : Localisation des trois Etats de la Ségambie méridionale.....	40
Figure 3 : Carte interactive des pays de la CEDEAO.....	60
Figure 4 : Organigramme des grandes d'instances de la CEDEAO.....	86
Figure 5 : Répartition des réponses en fonction de la tranche d'âge.....	90
Figure6 : Perception des populations sur le protocole de libre circulation de la CEDEAO.	91
Figure 7 : Taux de réponses concernant la traversée de la frontière avec marchandises...	92
Figure 8 : Répartition des passagers selon qu'ils payent ou pas des frais de Marchandises.....	94
Figure 9 : Niveau d'adhésion des usagers par rapport au paiement de taxes.....	101
Figure 10 : Niveau de satisfaction des citoyens sur le processus de la libre circulation....	103
Figure 11 : Réponse des passagers selon qu'ils reçoivent un traitement favorable ou pas..	95

ANNEXES

Annexe 1 : Questionnaire adresse aux passagers

Identification de l'enquêté

1. Vous êtes de quelle nationalité?

2. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous?

1. Moins de 18 ans 2. 18-35 3. 35-60
 4. 60 et plus

3. Sexe

1. Femme 2. Homme

4. Profession

5. Quelle est votre fréquence de passage aux frontières?

1. Très souvent 2. De temps à autre 3. Rarement

6. Circulez-vous avec votre propre voiture?

1. Oui 2. Non

7. Si Oui quel type d'usage en faites vous?

1. Usage particulier 2. Usage commercial

8. Quels sont les motifs de votre voyage?

1. Affaires 2. tourisme 3. famille 4. Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

9. Si Autres veuillez préciser svp

Effectivité des instruments de garantie de la libre circulation

10. Connaissez-vous la CEDEAO?

1. Oui 2. Non

11. Êtes-vous informés du protocole de Libre Circulation des biens et des personnes de la CEDEAO?

1. Oui 2. Non

12. Si Oui par quel biais?

1. Autorités étatiques 2. Médias 3. ONG
 4. Personnes tierces

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

13. Sinon pourquoi?

14. Comment jugez-vous ce protocole?

1. Fiable 2. Peu fiable 3. Pas du tout fiable

15. Justifiez votre réponse

16. Disposez-vous du passeport CEDEAO?

1. Oui 2. Non

17. Pourquoi alors?

18. Disposez-vous de la carte d'identité biométrique de la CEDEAO?

1. Oui 2. Non

19. Si Oui comment le jugez-vous?

1. Utile 2. Moyennement utile 3. Pas du tout utile

20. Justifiez votre réponse

21. Si Non pourquoi alors?

22. En tant qu'automobiliste disposez-vous de la Carte Brune de la CEDEAO?

1. Oui 2. Non

23. Si Oui comment vous la trouvez?

1. Fiable 2. Peu fiable 3. Pas du tout fiable

24. Justifiez votre réponse

25. Est-il facile pour vous de traverser la frontière avec vos marchandises?

1. Oui 2. Non

26. Payez-vous des taxes sur vos marchandises?

1. Oui 2. Non

27. Si Oui à combien s'élève le prix en général?

28. Trouvez-vous cela normal?

1. Oui 2. Non

29. Pourquoi donc?

30. Comment trouvez-vous l'état des infrastructures transfrontalières?

1. Bon 2. Moyennement bon 3. Pas du tout bon

31. Bénéficiez-vous d'un traitement favorable lors de la traversée de la frontière?

1. Oui 2. Non

32. Êtes vous satisfaits du travail des forces de sécurité au niveau des postes de contrôle

1. Oui 2. Non

33. Pourquoi donc?

Identification des facteurs de blocage de la Libre Circulation

34. Est-il facile pour vous de traverser la frontière?

1. Oui 2. Non

35. Pourquoi?

36. Avez-vous de la famille de l'autre côté de la frontière?

1. Oui 2. Non

37. Si Oui combien de temps les rendez-vous visite par an?

1. Une fois 2. Plus d'une fois

38. Y sentez-vous une différence de mode de vie?

1. Oui 2. Non

39. Et comment donc?

40. Payez-vous des droits de passage à la frontière?

1. Oui 2. Non

41. Pourquoi?

42. Voyez-vous d'autres qui payent?

1. Oui 2. Non

43. Si Oui combien de fois payent-ils lors du voyage?

1. 1 fois 2. 2 fois 3. 3 fois 4. plus de trois fois

44. Quel est le montant de la caution par poste?

1. 1000 fcfa 2. 1000-2000 fcfa 3. Plus de 2000 fcfa

45. pourquoi payez-vous alors?

1. Par contrainte 2. Pour gagner du temps
 3. aucune idée

46. Discutez-vous avec ces autorités à propos des formalités de passage à la frontière?

1. Oui 2. Non

47. vous informent-ils de ce que Servent les frais de passage?

1. Oui 2. Non

48. Pourquoi?

49. Parmi ces langues quelles sont celles que vous parlez?

1. Français 2. Anglais 3. Portugais
 4. Wolof 5. Mandingue 6. Créole
 7. Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

50. s'il ya d'autres veuillez les préciser

51. La différence de langues est-elle source de difficultés pour vous?

1. Oui 2. Non

52. Si Oui comment donc?

53. Avez-vous une double nationalité?

1. Oui 2. Non

54. Si Oui pourquoi?

55. La différence de monnaies est-elle une source de difficulté pour vos affaires?

1. Oui 2. Non

56. Pourquoi?

57. Sentez-vous une différence de mode de gestion des frontières entre différents Etats?

1. Oui 2. Non

58. Si Oui quelle serait la différence notée?

Perception des citoyens sur la Libre Circulation

59. Êtes-vous satisfait du processus de la libre circulation des biens et des personnes

1. Oui 2. Non

60. Si Non pourquoi?

61. Est-il urgent d'alléger les formalités de passage pour les citoyens de la CEDEAO?

1. Oui 2. Non

62. Pour quelles raisons?

1. Economiques 2. Sociales 3. Identitaires
 4. Sécuritaires 5. Sanitaires 6. Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

63. Si Autres veuillez préciser

64. Êtes-vous satisfait de la gestion sécuritaire?

1. Oui 2. Non

65. Êtes-vous d'accord par rapport à la fermeture des frontières causée par la pandémie Covid-19?

1. Oui 2. Non

66. Pourquoi donc?

67. En dehors de votre pays d'origine dans quel pays de la CEDEAO souhaiteriez-vous habiter?

68. Pour quelles raisons?

1. Economiques 2. Sociales
 3. Environnementales 4. Identitaires
 5. Politiques 6. Religieuses
 7. Sanitaires 8. Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

69. Si Autres veuillez préciser

70. Qu'auriez-vous à suggérer aux citoyens de la CEDEAO qui traversent les frontières?

71. Qu'auriez-vous à suggérer aux gouvernements de la CEDEAO en vue de faciliter la libre circulation?

72. Comment jugez-vous la CEDEAO dans sa globalité?

1. Institution forte 2. plus ou moins forte
 3. pas du toute forte

Annexe 2 : Guide de l'entretien avec le responsable de la maison des citoyens de la CEDEAO (11 février 2021)

Thème 1 : La libre circulation des personnes et des biens entre le Sénégal, la Gambie et la Guinée Bissau

.....
.....

Thème 2 : La gestion des postes de contrôle

.....
.....

Thème 3 : La notion d'immigrant inadmissible

.....
.....
.....

Thème 4 : La situation des bissau-guinéens concernant la traversée des frontières sénégalogambiennes

.....
.....
.....

Thème 5 : Le problème d'application des textes

.....
.....
.....

Thème 6 : Le problème d'apatride

.....
.....

Annexe 3 : Guide de l'entretien avec un agent de la police des frontières sénégalaises (27 mai 2020)

Thème 1 : L'objet des différents types de contrôles (documentaire et sécuritaire)

.....
.....

Thème 2 : Les causes de la lenteur procédurale

.....
.....

Annexe 4 : Echange avec doudou Fall Seck, ancien chef de poste des douanes de *Mpack* et actuel chef de poste des douanes de *Séléti* (30 mars 2021)

Thème 1 : Libre circulation et contrôle routier sur les marchandises

.....
.....

Thème 2 : Douane est gestion des frontières

.....
.....

Thème 3 : Fonction d'un poste frontalier de douane

.....
.....

Annexe 5 : Attestation de participation a l'atelier de formation sur la libre circulation des personnes et des marchandises

cacid
Centre Africain pour le Commerce International et le Développement

enda
Eurasien pour le Commerce International et le Développement

OSIWA
Organisation des Services Intégrés de l'AFRICA

ATTESTATION

Je soussigné, **Docteur Cheikh Tiïane DIEYE**, atteste que **M. Moustapha BADJI** né le 12/12/1993 à Bignona, a participé à l'atelier de formation sur la libre circulation des personnes et des marchandises organisé par **ENDA CACID** en partenariat avec **OSIWA**, le 30 Mars 2021 à ZIGUINCHOR

MCC
Mouvement pour le Commerce International et le Développement

Fait à *Bl. 57*

Table des matières

DEDICACES	I
REMERCIEMENTS	II
RÉSUMÉ	III
ABSTRACT	IV
RESUMEN	V
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES.....	VI
SOMMAIRE.....	IX
CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE	6
1. Problématique	6
2. Objectifs et Hypothèses	12
2.1. Objectifs.....	12
2.2. Hypothèses.....	13
3. Définition des concepts.....	15
4. Revue critique de la littérature	18
CHAPITRE 2 : CADRE METHODOLOGIQUE.....	30
1. Techniques et outils de recherche	30
1.1. Techniques et outils de collecte des données.....	30
1.2. Techniques et outils de traitement des données.....	31
2. Délimitation du cadre de l'étude et échantillonnage.....	31
2.1. Délimitation du cadre de l'étude.....	31
2.2. Echantillonnage.....	34
3. Difficultés rencontrées	35
CHAPITRE 1 : L'ESPACE GUINEO-SENE-GAMBIEN : UNE HISTOIRE ET UN PEUPLE.....	39
1. L'espace guinéo-séné-gambien : carrefour d'un brassage culturel exceptionnel.....	39
2. Les relations entre Etats guinéo-séné-gambiens	43

2.1. La Gambie et le Sénégal : entre collaboration opportuniste et crises frontalières récurrentes.....	43
2.2. Le Sénégal et la Guinée Bissau : entre résolution de conflits et stabilisation de frontière.....	49
CHAPITRE 2 : CADRE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE DE LA LIBRE CIRCULATION DANS L'ESPACE CEDEAO.....	57
1. Présentation de la CEDEAO.....	57
1.1. Contexte de création de la CEDEAO.....	57
1.2. Structure de gouvernance et principes fondamentaux de la CEDEAO	59
2. Les mécanismes juridiques et réglementaires pour la libre circulation	63
2.1. L'objectif 2020, vers une Communauté sans frontières	67
CHAPITRE 1 : LA LIBRE CIRCULATION DES PERSONNES ET LES REALITES TRANSFRONTALIERES ENTRE LE SENEGAL, LA GAMBIE ET LA GUINEE-BISSAU	77
1. La Libre Circulation des Personnes au lendemain de l'échéance 2020.....	77
1.1. L'état des infrastructures.....	89
1.2. Les tracasseries	90
2. La perception des populations sur la libre circulation	95
CHAPITRE 2 : VERIFICATION D'HYPOTHESES, DISCUSSIONS ET RECOMANDATIONS.....	98
1. Vérification des hypothèses	98
1.1. Hypothèse secondaire 1	98
1.2. Hypothèse secondaire 2	98
1.3. Hypothèse secondaire 3	99
1.4. Hypothèse principale	99
2. Discussions	100
2.1. Le rapport entre les résultats obtenus et la littérature	100
2.2. La particularité des résultats de l'étude	101

3. Recommandations.....	102
3.1. Aux gouvernements de la CEDEAO	102
3.2. Aux trois Etats concernés par cette étude	104
3.3. Aux forces de contrôle frontalier	105
3.4. Aux citoyens de la Communauté	105
Références bibliographiques.....	I
I. Ouvrages	I
II. Mémoires	I
III. Articles	II
IV. Rapports et documents de travail	III
V. Autres pages web consultées.....	V
TABLE DES ILLUSTRATIONS	VI
LISTE DES TABLEAUX.....	VI
LISTE DES FIGURES	VI
ANNEXES.....	VII
Annexe 1 : Questionnaire adresse aux passagers.....	VIII
Annexe 2 : Guide de l’entretien avec le responsable de la maison des citoyens de la CEDEAO (11 février 2021).....	XI
Annexe 3 : Guide de l’entretien avec un agent de la police des frontières sénégalaises (27 mai 2020).....	XI
Annexe 4 : Echange avec doudou Fall Seck, ancien chef de poste des douanes de <i>Mpack</i> et actuel chef de poste des douanes de <i>Séléti</i> (30 mars 2021)	XII
Annexe 5 : Attestation de participation a l’atelier de formation sur la libre circulation des personnes et des marchandises	XIII