



LIBRE CIRCULATION DES PERSONNES ET DES BIENS DANS L'ESPACE OUEST-AFRICAIN : ENJEUX ET DEFIS

Amévi Antor BADA

bada.antor@yahoo.fr

Université de Lomé, Togo

RESUME

Quarante-cinq ans après les promesses d'intégration et de coopération sous régionales ratifiées à Lagos à sa création en 1975 par les dirigeants ouest africains, la CEDEAO aujourd'hui, est encore très loin de ses objectifs. Comment comprendre les difficultés constatées dans la mise en œuvre de la politique relative à la libre circulation des personnes et des biens au niveau de l'espace communautaire ouest africain ? Pour y répondre, ce travail postule à titre d'hypothèse principale que : « La crainte de la perte des avantages, en raison de la fragilité du marché intérieur des pays membres est le principal facteur qui explique les difficultés constatées dans la mise en œuvre de la politique relative à la libre circulation des personnes et des biens en Afrique de l'Ouest ». Pour tester cette hypothèse, cette recherche a retenu une démarche méthodologique qualitative qui a permis de faire quarante-neuf entretiens individuels, sept discussions de groupe et trois observations directes aux postes-frontières Togo - Ghana, Togo - Bénin et Togo - Burkina Faso). Les théories d'économie-monde, de la diffusion des innovations et celle du choix rationnel ont été convoquées pour analyser les résultats. Il en ressort après cette triangulation que les difficultés liées à la mise en œuvre de cette politique résultent d'un choix rationnel fondé sur deux raisons : la crainte de la diminution des recettes et le refus des représentants de l'État de partager ou de transférer leur souveraineté nationale au niveau communautaire.

Mots-clés : CEDEAO, Liberté, Circulation, Enjeux, Défis.

ABSTRACT

Forty-five years after the promises of integration and sub-regional cooperation ratified in Lagos when it was created in 1975 by West African leaders, ECOWAS today is still very far from its objectives. How to understand the difficulties observed in the implementation of the policy relating to the free movement of people and goods at the level of the West African community space? To answer this question, this work postulates as the main hypothesis that: "The fear of the loss of benefits due to the fragility of the internal market of member countries is the main factor explaining the difficulties noted in the implementation of the policy on the free movement of people and goods in West Africa ". To test this hypothesis, this research retained a qualitative methodological approach which made it possible to make forty-nine individual interviews, seven group discussions and three direct observations at the Togo - Ghana, Togo - Benin and Togo - Burkina Faso border crossings). Theories of world economy, the diffusion of innovations and that of rational choice were summoned to analyze the results. It emerges after this triangulation that the difficulties linked to the implementation of this policy result from a rational choice based on two reasons: the fear of the reduction of revenues and the refusal

of the representatives of the State to share or transfer their national sovereignty at community level.

Keywords : ECOWAS, Freedom, Movement, Stakes, Challenges.

INTRODUCTION

Dans cet espace mondialisé, à défaut de cheminer ensemble avec les puissances mondiales actuelles, les pays africains gagnent à se mettre ensemble politiquement pour ainsi constituer un bloc solide afin de mieux défendre leurs intérêts sécuritaires et économiques d'après Yabara (2014, 79). Effectivement, au lendemain des indépendances, la plupart des dirigeants ouest-africains étaient soucieux de la construction d'un espace régional intégré pour transcender les clivages administratifs, linguistiques ou politiques laissés par le mode de domination et d'administration coloniale. Le Conseil de l'Entente en est une illustration. Ce n'est qu'en 1975 par la création de la CEDEAO que cette option pour l'intégration régionale a été clairement affichée.

Pour l'effectivité de la création de cette vaste zone économique commune, les dirigeants de l'institution ont posé des bases juridiques nécessaires à l'instauration du nouveau marché unique. Ceci n'est possible qu'à travers la liberté de circulation des personnes, des biens et des capitaux à travers le traité de Lagos et autres dispositions complémentaires. Pour ce qui concerne la libre circulation des personnes, le chapitre IV du Traité de Lagos, stipule en son article 24 que : « Les citoyens des Etats membres sont considérés comme des citoyens de la communauté et en conséquence les Etats membres s'engagent à abolir tous les obstacles qui s'opposent à leur liberté de mouvement et de résidence à l'intérieur de la communauté » (CEDEAO, 1975). En réalité, cet article consacre en théorie le principe de la nationalité communautaire qui devrait dans la pratique se manifester par un mouvement libre et d'établissement libre d'un côté et de l'autre par la suppression de tous les obstacles pour sa mise en œuvre.

Quarante-cinq ans après les promesses d'intégration et de coopération sous régionales ratifiées à Lagos à sa création en 1975 par les dirigeants ouest africains, la CEDEAO aujourd'hui, est encore très loin de ses objectifs. Comment comprendre les difficultés constatées dans la mise en œuvre de la politique relative à la libre circulation des personnes et des biens au niveau de l'espace sous régional ouest africain ? Pour répondre à ce questionnement, ce travail est subdivisé en cinq parties. La première présente la logique de la construction de l'objet de la recherche (i). La deuxième fait un rappel du processus d'intégration régionale amorcé par les dirigeants ouest africains (ii). La troisième partie propose une discussion autour des hypothèses à la lumière des principaux résultats (iii) et la dernière rappelle les

fondements des difficultés liées à la mise en œuvre de la politique de la libre circulation.

1. Logique de la construction de l'objet de la recherche

Pour répondre exhaustivement à cette question fondamentale, la présente recherche l'a déclinée en deux questions spécifiques que voici :

- Quels sont les principaux enjeux liés à la mise en œuvre de la politique de la libre circulation des personnes et des biens en Afrique de l'Ouest ?
- Quels sont les défis qui découlent des difficultés constatées dans la mise en œuvre de la politique de la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace ouest africain ?

Pour essayer d'apporter des éléments de réponses provisoires en lien intrinsèque avec les questions susmentionnées, cette recherche dans le respect du parallélisme des formes, estime fondamentalement que : « *La crainte des Etats membres de perdre certains avantages (en raison de la fragilité de leur marché intérieur) est le principal facteur qui explique les difficultés constatées dans la mise en œuvre de la politique relative à la libre circulation des personnes et des biens en Afrique de l'Ouest* ».

En guise de réponse aux deux questions spécifiques présentées plus haut, la présente recherche, a permis de formuler les deux hypothèses spécifiques ci-après :

- La faible connaissance des réels enjeux de la libre circulation des personnes et des biens en Afrique de l'Ouest, par les acteurs explique les difficultés constatées dans sa mise en œuvre.
- La gestion optimale des problèmes sécuritaires liés aux flux migratoires par les États membres est un des défis majeurs de la mise en œuvre de la politique de la libre circulation des personnes et des biens au niveau de la CEDEAO.

Pour tester les hypothèses susmentionnées, cette recherche a retenu une démarche méthodologique essentiellement qualitative. Cette démarche méthodologique est basée sur quatre techniques qualitatives de collecte de données. Il s'agit notamment des techniques d'entretien individuel, de focus group, de recherche documentaire et d'observation directe. Au total, quarante-neuf (49) entretiens individuels, sept (7) discussions de groupe et les trois (3) sites frontaliers du Togo (notamment les frontières entre Togo - Ghana, Togo - Bénin et Togo - Burkina Faso) ont été investigués avec la technique d'observation directe.

Ces différentes techniques d'entretien ont permis de réaliser auprès d'un public cible diversifié constitué essentiellement des transporteurs, des voyageurs ou passagers, des agents aux postes frontières tant nationaux qu'étrangers, des Organisations de la

société civile, les commerçants, les leaders d'opinion, les enseignants, etc. La recherche documentaire qui a été possible grâce à l'exploitation des sources webographiques, bibliographiques et des actes ou rapports de fonctionnement, de conférence ou d'atelier des organisations tant nationales qu'internationales. La recherche documentaire a contribué à approfondir des connaissances sur la question et à produire de la matière pour des analyses plus pointues.

Pour mieux rendre compte de la logique qui explique les difficultés éprouvées par les États membres de la CEDEAO, cette recherche a mobilisé trois théories qui sont : la théorie d'économie-monde, théorie de la diffusion des innovations et celle du choix rationnel.

La première est inspirée des travaux de Karl Marx sur l'impérialisme comme étant un modèle d'analyse permettant d'expliquer une relation d'interdépendance ou d'une « dépendance mutuelle entre les nations ». Elle subordonne les relations internationales aux relations sociales de classe, elles-mêmes situées au niveau systémique de l'économie capitaliste mondiale qui se place dans la perspective du matérialisme historique. Pour K. Marx (1845), le propre de « l'individu moderne » est la recherche sans répit de son profit égoïste, des « droits de l'homme » qui sacralisent l'individu bourgeois et propriétaire¹, de la « liberté d'entreprendre » qui n'est que l'autre nom de la liberté d'exploiter la misère du peuple, et autres.

Quant à la théorie de la diffusion des innovations, c'est une théorie développée pour expliquer les changements sociaux induits par l'adoption et la diffusion des stratégies innovantes. Ici, l'adoption de la politique de la libre circulation des personnes et des biens et sa diffusion dans les populations peuvent être perçues comme une innovation dans la gouvernance des États de l'espace communautaire ouest africain. Selon Rogers et Monsell (1995, 214), l'adoption et la diffusion de tout ce qui est innovation dépendent fondamentalement de cinq paramètres qui sont : l'intérêt ou l'avantage relatif ; la compatibilité ; la complexité ; la possibilité de l'essayer et le dernier est l'observabilité. L'intérêt ou l'avantage relatif concerne le niveau de son appréciation par rapport à la situation initiale. La compatibilité c'est également le degré selon lequel une innovation est perçue comme étant un modèle ou une stratégie cohérente et pertinente avec les valeurs endogènes, les besoins existants et les expériences passées de ceux qui l'adoptent (Rogers, 2003). Elle doit ainsi correspondre aux attentes de l'adoptant potentiel (Tornatzky et Klein, 1982). Dans ce cas, elle est rapidement adoptée. La complexité correspond au degré selon lequel une innovation est perçue comme relativement difficile à comprendre ou à utiliser » (Rogers, 2003, p.16). Enfin, l'observabilité stipule que plus les résultats

d'une innovation sont faciles à voir par les individus, plus ils seront enclins à l'adopter. La visibilité des résultats fait baisser l'incertitude et par conséquent stimule les discussions autour de l'innovation au sein des réseaux.

La troisième théorie qui est la théorie du choix de la rationalité. Il est question de comprendre à travers cette théorie, les raisons qui poussent les gouvernants à ne pas accepter mettre en œuvre des décisions qu'ils ont eux-mêmes et sans contrainte adoptées et ratifiées. Ce refus de mettre en œuvre la libre circulation des personnes et des biens est en réalité et par la même occasion le choix ou l'acceptation d'une autre option que celle de l'espace communautaire. Ce nouveau choix est dans tous les cas motivé. C'est justement dans cette logique que cette recherche s'inscrit en se proposant de comprendre la motivation qui fonde ce choix.

Ainsi, les théories du choix rationnel et de la théorie d'économie monde permettront de mieux rendre compte des raisons qui fondent la non effectivité de la libre circulation des personnes et des biens. De même, la théorie de la diffusion des innovations aidera à travers les cinq paramètres susmentionnés à mieux comprendre les difficultés de la non mise en œuvre de cette politique et à cerner les défis et les enjeux y afférents.

Au terme des investigations, la présente recherche est parvenue des résultats subdivisés en trois parties pour répondre aux différentes questions soulevées. Il s'agit notamment de l'analyse de la perception des enjeux de cette politique de libre circulation par les enquêtés (i) ; ensuite, de l'identification des principaux défis liés à la mise en œuvre de cette politique (ii) enfin, en déduire les raisons fondamentales qui expliquent les difficultés constatées dans l'opérationnalisation de cette politique (iii). Mais avant, ce travail propose quelques efforts faits par les **Etats membres pour la promotion d'une intégration sous régionale** effective.

2. Efforts des Etats membres pour une intégration sous régionale

Pour beaucoup d'acteurs, la mauvaise santé socio-économique et politique des Etats de l'Afrique de l'Ouest est demeurée un obstacle de taille aux efforts de l'intégration comme instrument de développement régional qui exige qu'on restructure les dispositions institutionnelles au niveau national au profit de la liberté de mouvement des personnes et des biens dans la région. Ainsi, pour la commission de la CEDEAO :

« [...] L'application des dispositions du Protocole sur la libre circulation, le droit de résidence et d'établissement a connu des avancées significatives dans la mesure où les citoyens de la CEDEAO peuvent maintenant voyager sans visa dans notre région » (K. D. Ouédraogo, 2014 : 13).

En consacrant le droit de résidence et celui d'établissement, l'article 2 du protocole de Dakar prévoit une période transitoire de quinze années. Celle-ci est subdivisée en

trois phases au cours desquelles des dispositions progressives permettront de déboucher à l'issue de la période transitoire, sur une liberté effective de circulation des personnes et des biens :

- La première phase transitoire relative au droit d'entrée et de résidence prévoit dans les dispositions dudit protocole que dès 1980, les ressortissants des Etats membres devraient pouvoir entrer sans visa dans quelque pays que ce soit de la communauté et y séjourner pendant quatre-vingt-dix jours.
- La deuxième phase relative au droit de résidence, prévoit qu'à partir de 1985, les citoyens des Etats membres pourraient séjourner au maximum pendant cinq années dans n'importe quel pays de la communauté.
- La troisième phase qui est la dernière phase court à compter de 1990 et concerne le droit d'établissement. Celle-ci transcende les citoyennetés nationales pour consacrer la citoyenneté communautaire ouest-africaine. Tout citoyen d'un Etat membre pourra alors élire domicile et exercer à titre permanent dans n'importe quel pays de la communauté.

C'est dans cette perspective qu'au sommet de Banjul en mai 1990, les chefs d'Etats et de gouvernements réunis, avaient adoptés les textes consacrant l'entrée en vigueur de la troisième et dernière phase du protocole de Dakar de 1979. Aujourd'hui, plus deux décennies après la fin du sommet de Banjul qui consacre la mise en œuvre de la dernière phase de la période transitoire, les lignes semblent ne pas avoir bougé.

En effet, pour les uns, les obstacles sont plus nombreux aujourd'hui qu'ils ne l'étaient en 1990. À en croire d'autres, les obstacles au lieu d'être abolis ont plutôt évolué au détriment des droits citoyens communautaires. Des positions presque reconnues justes par le président de la commission cité plus haut qui déclare : « Ainsi, de nombreuses entraves existent aujourd'hui dans tous les Etats membres sur les axes routiers et aux frontières terrestres » (K. D. Ouédraogo, 2014)

Au Togo par exemple, malgré la fermeture des postes de Douane de Kanté, Dapaong et Cinkassé, en mars 2011, il est à constater d'autre part, une floraison de barrages illicites sur l'axe Lomé-Ouagadougou. On remarque au moins un contrôle tous les 55 km, selon l'Observatoire des Pratiques Anormales (2017). Et selon les mêmes sources, à chaque 100 Km, un voyageur doit déboursier plus de 500 FCFA au titre de pots de vins (OPA, 2017).

Bref, les tracasseries routières ont la peau dure aux réformes mises en place par la Communauté Économique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) en matière de textes et d'infrastructures (OPA, idem). Les entraves et autres obstacles à cette libre circulation sont généralisés sur les corridors de l'Afrique de l'Ouest. Face à cette

situation, toute bonne conscience soucieuse de l'émergence des pays de l'espace sous régional est en droit de s'interroger.

C'est à juste titre que ce travail soulève fondamentalement le questionnement ci-après : Comment comprendre les difficultés constatées dans la mise en œuvre de la politique relative à la libre circulation des personnes et des biens au niveau de l'espace sous régional ouest africain ?

3. Discussion

La tentative de réponse à cette question centrale par ce travail a été possible grâce à sa déclinaison en deux questions subsidiaires et donc à l'élaboration de deux hypothèses de recherche. Cette section présente la triangulation des résultats issus des investigations (recherche documentaire et résultats empiriques) avec les hypothèses formulées et les différentes convoquées à cet effet. Ainsi, les deux sous sessions sont structurées en fonction des deux hypothèses de recherche.

3.1. Analyse des enjeux de la politique de la libre circulation en Afrique de l'Ouest

En réalité, les enjeux représentent ce que les acteurs concernés par cette décision politique peuvent espérer gagner ou perdre. Pour analyser les principaux enjeux de la libre circulation en Afrique de l'Ouest, cette recherche a recouru à la recherche documentaire et aux données empiriques (entretiens individuels et de groupe). Il appert des résultats issus des entretiens individuels que ces enjeux sont de divers ordres et varient suivant les acteurs impliqués. Selon la majorité des populations à la base, cette politique représente une opportunité de retour à la justice sociale. C'est-à-dire, une opportunité de réparer les injustices causées par l'instauration des frontières arbitraires qui n'ont réussi qu'à séparer des familles, des communautés, des personnes de leurs biens et surtout à limiter leur mobilité dans les activités. Elle vient leur épargner des tracasseries et des dépenses et des fois de certains supplices lors des traversées de frontières. Pour certains, l'idée de la libre circulation des personnes, des biens et des services aujourd'hui, adoptées par les Chefs d'État de l'espace CEDEAO est perçue avant tout comme une opportunité pour corriger les erreurs voire les injustices du passé liées à la colonisation. En ce sens, elle vient donner la chance aux peuples et aux tribus frères et sœurs (jadis séparés par des frontières arbitraires) de se retrouver et de revivre ensemble. Pour ceux-ci, fondamentalement, cette option favorisera des échanges commerciaux (produits et services) entre des peuples et pays frères ».

Pour d'autres, cette politique va soulager beaucoup de personnes dont essentiellement les commerçants, les conducteurs de transport, les camionneurs, etc. En ce sens, la mise en œuvre effective de cette politique, évitera des dépenses

inutiles, des tracasseries aux postes frontières et surtout des actes de corruption dont les passagers font face précisément au niveau des services d'immigration et de vaccination des pays de l'espace CEDEAO.

Il ressort globalement des informations récoltées auprès des populations à la base que la nouvelle politique sous régionale est quand-même très bien perçue bien qu'elle peine à être traduite dans les faits. Il faut le préciser, cette perception n'est pas toujours partagée par beaucoup d'acteurs de l'administration centrale. Pour ceux-ci, cette politique de la libre circulation des personnes et des biens recèle non seulement des avantages mais également des inconvénients que les dirigeants ne doivent pas perdre de vue, comme le précise bien cet informateur, en ces termes :

« Les dirigeants de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest depuis quelques décennies ont décidé de faire tomber les frontières entre les États membres. Ceci pour faciliter aux commerçants, aux conducteurs de véhicule, aux populations et aux touristes, la traversée des frontières. Cette décision apparemment simple et bénéfique pour ceux précités, n'est pas sans inconvénient. Les inconvénients malheureusement sont pluriels et concernent la gestion des migrations internationales. Celui qui parle de migration parle de nouveaux flux de travailleurs sur un marché d'emploi déjà en souffrance. De même, quand on parle de migration internationale, parle des problèmes de sécurité avec la propagation et la multiplication des actes de terrorisme, etc. Bref, il faut tout simplement reconnaître que la politique de la libre circulation des personnes et des biens est une mesure acceptée de tous sauf qu'il faut également rester réaliste et savoir prendre la bonne mesure des choses sans se presser... » **(Propos d'un Responsable interviewé au poste frontière de Sanvi Condji).**

En effet, en plus de ces aspects abordés par cet informateur, il faut rappeler également des points développés par d'autres, relatifs à la diminution des recettes douanières qui participe à l'étranglement des petits pays à faible économie par les États à forte économie.

Ainsi, selon les données issues de la collecte sur le terrain, la recherche de nouveaux créneaux pour compenser les pertes de recettes douanières au niveau des postes frontières, constitue aujourd'hui, entre autres un des défis majeurs dans un contexte de mondialisation où la concurrence entre les États est rude. Ensuite, pour ce qui concerne la deuxième hypothèse spécifique,

3.2. Quelques défis liés à la mise en œuvre de la politique de la libre circulation entre les pays membres de la CEDEAO

La politique de la libre circulation des personnes et des biens en Afrique de l'Ouest est l'expression du volontarisme des chefs d'État de l'espace CEDEAO inhérente aux processus de la globalisation. Elle pose directement ou indirectement un problème de droit international. Aujourd'hui, dans cette arène mondialisée, où presque tous les pays subsahariens en général et ouest africains en particulier sont invités les pieds et

mains liés, ceux-ci malgré leur volonté, sont confrontés à de géants défis avec lesquels, ils doivent désormais composer. Comme les enjeux, ces défis sont également nombreux et touchent pratiquement tous les domaines et secteurs de la vie sociale.

En effet, si quitter son pays est inscrit dans les Droits de l'Homme, entrer dans un autre que le sien, ne l'est pas forcément. Beaucoup d'États aujourd'hui, se sont enfermés dans des frontières hautement sécurisées juste au nom de la protection de leur territoire et de leurs populations. Cette option inscrite dans les devoirs régaliens des États, limite cette liberté de circulation contenue dans l'article 13 de la déclaration des droits universels de l'homme qui stipule que : « Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un État et toute personne a le droit de quitter tout pays, y compris le sien et de revenir dans son pays ». Sur le plan international, la libre circulation ne fonctionne qu'en sens unique car elle ne concerne que le droit de quitter son État (Pécoud et Guchteneire, 2009, 231).

Parlant toujours des défis liés à la liberté des personnes et des biens, on constate d'après les résultats issus des entretiens organisés dans le cadre de cette recherche que beaucoup de personnes au sein de la population n'ont aucune notion de la politique de la libre circulation des personnes et des biens adoptée par les États membres de la CEDEAO. L'ignorance de ces droits par les populations encourage les actes de corruption de plus en plus dénoncés aux postes de frontière des États membres de la CEDEAO par les populations des États membres.

Globalement, un constat frappant se dégage des résultats. Il apparaît que les différentes catégories cibles explorées font montre d'un contraste de positions observées chez les acteurs interviewés dans le cadre de cette recherche. D'une part, les résultats donnent à voir que les responsables administratifs et les représentants des pouvoirs centraux (première catégorie) évoquent avec récurrence des défis qui sont majoritairement ceux de l'organisation de la CEDEAO. Il s'agit notamment de la non effectivité des mesures et dispositions communautaires au niveau des pays membres ; la passivité des gouvernements à lutter contre des pratiques anormales ; le mauvais état des infrastructures communautaires ; l'absence d'une vision claire pour une gestion concertée des migrations ; l'ignorance des protocoles de la CEDEAO par les citoyens ; la non informatisation des données relatives à l'État civil ; etc.

D'autre part, selon la seconde catégorie de personnes constituée des populations à la base, c'est-à-dire les commerçants, les artisans, les organisations de la société civile, les leaders d'opinion, les enseignants, etc.), les défis sont de même nombreux. Les plus cités en récurrence par ces derniers sont entre autres :

- Le déficit démocratique dans les pays membres de la CEDEAO : notamment les problèmes de refus d'alternance au sommet des Etats membres (surtout dans les pays francophones) et les parodies électorales qui montent en plein essor ;
- La « syndicalisation » de l'organisation de la CEDEAO par les dirigeants des pays membres (la protection des intérêts des gouvernants au détriment de ceux des populations) ;
- L'absence de volonté manifeste des dirigeants de transférer leur pouvoir national au profit du supranational ou communautaire (de perdre leur souveraineté nationale au profit de la communauté) ;
- La gestion des problèmes socioéconomiques et démographiques relatifs aux migrations internationales irrégulières en Afrique de l'Ouest, aux contraintes alimentaires, éducatifs, sanitaires et liés à l'emploi ;
- La mauvaise gouvernance des compagnies multinationales, les instabilités politiques et les problèmes sécuritaires liés au terrorisme en plein expansion dans la sous-région et surtout dans les pays sahéliens, etc.

Au regard de tout ce qui précède, ce travail fidèle à sa logique de départ, tente à travers l'analyse des enjeux et défis identifiés par les enquêtés de répondre à la question relative au fondement de la politique communautaire de la libre circulation des personnes et des biens entre les pays membres de la CEDEAO.

4. Fondements des difficultés de la mise en œuvre de la politique de la libre circulation

La politique de la libre circulation des personnes est inséparable du projet communautaire originel de créer un grand Marché intérieur unifié en Afrique de l'Ouest. Dans cette logique, le protocole de Dakar avait fixé l'objectif d'établir un Marché commun de libre circulation des personnes, des marchandises, des services et des capitaux. Ce marché d'après les promoteurs est destiné à « *promouvoir un développement harmonieux des activités économiques dans l'ensemble de la Communauté, une expansion continue et équilibrée, une stabilité accrue, un relèvement accéléré du niveau de vie et des relations plus étroites entre les Etats* » (Protocole de Dakar, 29 mai 1979). Cependant, plusieurs décennies après multiples rencontres internationales, mis à part les textes qui ont été adoptés, pour les uns, les lignes n'ont pas bougé. Pour ceux qui ont choisi de voir le verre à moitié vide, le chemin à parcourir avant l'atteinte de cet objectif, est encore très long. De l'analyse du corpus de données récoltées au cours de la présente recherche, il ressort avec évidence que les facteurs qui expliquent cet état de chose sont au pluriel.

De manière récurrente les informateurs, ont été unanimes à reconnaître que le balbutiement de cette politique communautaire, est un choix rationnel volontaire inscrit dans l'agenda caché des Chefs d'État de la sous-région. D'après les résultats des investigations faites dans le cadre de cette recherche, ce choix rationnel se fonde sur deux principaux motifs que sont la crainte de la diminution des recettes en général et douanières en particulier et le refus des représentants de l'État de partager ou de transférer leur souveraineté nationale au niveau communautaire.

Les théories convoquées pour analyser l'objet de cette recherche, permettent de mieux comprendre les deux motifs qui sous-tendent ce choix rationnel. La théorie d'économie-monde, avions nous dit subordonne les relations internationales aux relations sociales de classe. Ainsi, dans cette arène mondialisée, les petits États à faible performance économique sont sacrifiés sur l'autel des puissances capitalistes. En réalité, certains pays de la CEDEAO tels que le Nigéria, la Côte d'Ivoire et le Ghana risquent d'asphyxier économiquement les petits pays dont les productions locales sont insignifiantes et peu compétitives. C'est essentiellement ces raisons qui justifieraient la crainte de la diminution des recettes. De même, à travers la théorie de la diffusion des innovations, les refus des Chefs de transférer leur autorité suprême du niveau local (national) au niveau communautaire (sous régional) se justifierait par des calculs d'avantage relatif à l'adoption de la nouvelle politique par rapport à la situation initiale. C'est justement l'incertitude autour de la nouvelle politique qui amène les premiers responsables des gouvernements des pays membres qui fonderait ce refus.

CONCLUSION

La longue période de tergiversation des pays membres de la CEDEAO autour de la nouvelle politique communautaire de la libre circulation des personnes et des pays interpelle plus d'un. Ce travail qui se propose d'apporter de la lumière sur les réels motifs qui expliquent les difficultés de sa mise en œuvre. En recourant à une approche méthodologique essentiellement qualitative fondée sur les techniques d'entretien individuel et de groupe, la recherche documentaire et l'observation directe. Ces investigations sont parvenues à quelques constats. Les résultats indiquent un contraste entre les réponses des gouvernants et des populations à la base. En plus, beaucoup de personnes interviewées ignorent les réels enjeux de cette politique. Ensuite, on note d'après les récurrents résultats de la recherche que le retard observé dans la mise en œuvre de la politique est un choix rationnel fondé sur deux raisons que sont la crainte de la diminution des recettes en général et douanières en particulier et le refus des représentants de l'État de partager ou de transférer leur souveraineté nationale au niveau communautaire. Pour l'optimisation de la mise en œuvre de cette politique communautaire, les principaux défis relevés

par les résultats de cette investigation méritent d'être scrutés et pris en compte par les décideurs tant au niveau local que régional.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bayart, J.-F. (1989). *L'Etat en Afrique : la politique du ventre*. Paris : PUF.
- Bennafla K. (2002). *Le commerce frontalier en Afrique centrale*. Paris : Karthala.
- Blundo ,G., Olivier De Sardan , J.-P. (2001). La corruption quotidienne en Afrique de l'Ouest , *Politique africaine*, 83, 8-37.
- Bredeloup, S. (2008) L'aventurier, une figure de la migration africaine », *Cahiers internationaux de sociologie*, CXXV (2), 281-306
- Commission Economique Des Nations Unies Pour L'Afrique, CEA (2012). État de l'intégration régionale en Afrique V : vers une zone de libre échange, Addis-Abeba.
- Igue J.O., 1989. Développement des périphéries nationales en Afrique. *Tropiques, lieux et liens*, Paris, Orstom, p. 594-605.
- Kastoryano R., (2000). Immigration, communautés transnationales et citoyenneté. *Revue internationale des sciences sociales*, 353-359.
- Lawrance, B. (2007). *Locality, mobility, and « nation »: periurban colonialism in Togo's Eweland, 1900-1960*. Rochester: University of Rochester Press.
- Pecoud , A. & Guchteneire P.(dir.), *Migrations sans frontières: essais sur la libre circulation des personnes*, Paris, Éditions UNESCO, 2009, 383 p.
- Rogers, R. (2003). *Diffusion of innovations* (5th ed.). New York : Free Press.
- Rogers, R. et Monsell S, (1995). "Costs of a predictable switch between simple cognitive tasks", *Journal of Experimental Psychology: General*, 124(2), 207-231.
- Tarrius A. (2001). « Au-delà des États nations : des sociétés de migrants », *Revue européenne des migrations internationales*, 17, 37-61.
- Yabara, B. (2014). « L'histoire contemporaine de l'Afrique c'est le panafricanisme », *Agricultures*, 2014/3 (n° 99 - 100), p. 76-83.