

Journal International des Sachants

REVUE SCIENTIFIQUE
PLURIDISCIPLINAIRE



Journal International
des Sachants



Fréquence
TRIMESTRIELLE

ISSN-P : 3079-3009

ISSN-L : 3079-3017

www.revuejds.net

info@revuejds.net

**Volume 1,
Numéro 2,
Août 2025**





**Journal International
des Sachants**



Revue scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Site web: <https://revuejds.net/>

Email : revuejds@gmail.com

Publié en Open Access



Abidjan, République de Côte d'Ivoire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

INDEXATIONS ET REFERENCEMENTS INTERNATIONAUX

Pour toutes informations sur les indexations et référencements internationaux du **Journal International des Sachants (JDS)**, consultez les bases de données ci-dessous :



<https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>



<https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>



<https://ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=3079-3009>



<https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-/2526>

Impact factor: SJIF 2025: 3.767

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

REVUE ELECTRONIQUE

Journal International des Sachants (JDS)

Revue Scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009 (Print ou imprimé)

ISSN-L: 3079-3017 (Online ou en Ligne)

Equipe Editoriale

Directeur de publication : Les Éditions Croco

Rédacteur en chef : SANOGO Tiantio Epouse BAMBA, INSAAC, Côte d'Ivoire

Chargé de diffusion et de marketing : ETTIEN N'Doua Etienne, UFHB, Côte d'Ivoire

Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen, UAO, Côte d'Ivoire

Comité Scientifique

ADOUBI Thierry Hugues, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;

ASSEKA Tchoman François, Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

ASSUÉ Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara ;

BA Idrissa, Professeur Titulaire, Université Cheikh Anta Diop ;

BAKAYOKO Mamadou, Maître de Conférence, Université Alassane Ouattara ;

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara ;

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

FAYE Valy, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

KAMARA Adama, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;

KAZON Diescieu Aubin Sylvere, Maître de Conférence, Université Félix Houphouët-Boigny ;

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro ;

N'DAH Didier, professeur titulaire, Université d'Abomey-Calavi ;

OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara ;

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop ;

SILUE Oumar, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Comité de Lecture

BALDÉ Yoro Mamadou, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

BAMBA Fatoumata, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

DAO Salifou, Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

GBOLA serge Arnaud, Maître Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

SIDIBÉ Moussa, Maître-Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara ;

KANGA Kouakou Hermann Michel, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara ;

KAZON Diescieu Aubin Sylvère, Maître de Conférences, Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny ;

KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, Espagnol, Université Alassane Ouattara ;

KONE Kiyali, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

KONE Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

KONE Tchima Rolland, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

MEITÉ Ben Soualiou, Maître de Conférences, Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny ;

MOULARET Renaud-Guy Ahioua, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

MAMADOU Bamba, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

N'DAYE El Hadj Amadou Ba, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

SYLLA Makémissa, Assistante, Université Alassane Ouattara ;

TRAORE Amadou, Maître de Conférences, Université de Ségou ;

TRAORE Fanta, Assistante, Université Alassane Ouattara ;

TRAORE Sogotiènin Ramata, Maître-Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

YOKORE Zibé Nestor, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

ZABSONRE Moussa, Maître-Assistant, Université Yembila Abdoulaye Toguyeni.

Comité de rédaction

AHOUE Jean-Jacques, Assistant, Université de San-Pedro ;

ASSEKA Tchoman François Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

BROU N’Goran Alphonse, Maitre-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

COULIBALY Wayarga, Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;

COULIBALY Yallamoussa, Assistant, Université Alassane Ouattara ;

DJE Yao Lopez, Assistant, Université Alassane Ouattara ;

DJIGUE Sidjé Edwige Françoise, Maitre-Assistante, Université Alassane Ouattara ;

DJOKOURI Innocent, Maître-Assistante, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

EHILE Kadja Olivier Maitre-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC)

GUEYE Yoro Emmanuel, Maitre-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

KAZIO Djidjé Jean-Jacques, Assistant, Université de Bondoukou ;

KONE Tiégbè Gaston, Maitre-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

KOUAME Affoua Eugénie, Assistante, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny ;

LOBA Léon Fabrice, Attaché de Recherche, Institut d'Histoire d'Art et d'Archéologie Africain (IHAAA) ;

OZOUKOU Koudou François, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

SANOGO Tiantio épouse BAMBA, Maitre-Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

TIE BI Galla Guy Rolland Maitre-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;

TOURE Gninin Aicha, Maitre-Assistante, Université Félix Houphouët-Boigny ;

TOURE Kignigouoni Dieudonné Espérance, Maitre-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

YAO Elisabeth, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara ;

COORDINATEUR GENERAL DU NUMERO :

KAZON Diescieu Aubin Sylvère

Maître de conférences CAMES,
Université Félix Houphouët-Boigny

.....

Contacts JDS

Site web: <https://revuejds.net/>

Email : revuejds@gmail.com

Tél. : + 225 0779360611 / 07480453267

.....

Indexations et référencements internationaux :

Sjifactor: <https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>

ARI : <https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>

ASCI: <https://ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=3079-3009>

IPIndexing: <https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-2526>

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

PRESENTATION DE JDS

Le Journal International des Sachants (JDS) est une revue scientifique pluridisciplinaire dédiée à la valorisation et à la vulgarisation des résultats de recherches innovantes, de découvertes de pointe et de productions scientifiques originales et pertinentes dans divers domaines scientifiques. Disposant de comité scientifique et de lecture, la revue **JDS** offre ainsi aux chercheurs du monde entier, une plateforme de publication de haute qualité en favorisant le partage des connaissances et de la collaboration au sein de la communauté scientifique.

JDS est une revue évaluée par des pairs (*blind peer review*) et en libre accès "*Open access*" relevant des Editions Croco. Il publie les articles dans le domaine des Sciences Humaines et Sociales ; Langues et littérature ; Art, patrimoine et culture ; Sciences du Langage et de la Communication ; Sciences Economiques et de Gestion ; Sciences politiques et Juridiques. Dans sa vision d'ouverture, **JDS** encourage la collaboration interdisciplinaire entre les chercheurs de tous les pays africains et du monde.

Les articles proposés doivent respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent être originaux et n'avoir jamais fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture. Ils sont soumis à une sélection initiale par l'éditeur, puis à un processus rigoureux d'évaluation par les pairs en double aveugle avant publication.

PROTOCOLE DE REDACTION DE JDS

Le Journal International des Sachants (JDS) n'accepte que des articles inédits et originaux dans diverses langues notamment en allemand, en anglais, en espagnol et en Français. Le manuscrit est remis à deux instructeurs, choisis en fonction de leurs compétences dans la discipline. Le secrétariat de la rédaction communique aux auteurs les observations formulées par le comité de lecture ainsi qu'une copie du rapport, si cela est nécessaire. Dans le cas où la publication de l'article est acceptée avec révisions, l'auteur dispose alors d'un délai raisonnable pour remettre la version définitive de son texte au secrétariat de la revue

Structure générale de l'article :

Le projet d'article doit être envoyé sous la forme d'un document Word, police Times New Roman, taille 12 et interligne 1,5 pour le corps de texte (sauf les notes de bas de page qui ont la taille 10 et les citations en retrait de 2 cm à gauche et à droite qui sont présentées en taille 11 avec interligne 1 ou simple). Le texte doit être justifié et ne doit pas excéder 18 pages. Le manuscrit doit comporter une introduction, un développement articulé, une conclusion et une bibliographie.

Présentation de l'article :

- Le titre de l'article (15 mots maximum) doit être clair et concis. De taille 14 pts gras, il doit être centré.
- Juste après le titre, l'auteur doit mentionner son identité (Prénom et NOM en gras et en taille 12), ses adresses (institution, e-mail, pays et téléphones en italique et en taille 11)
- Le résumé (200 mots au maximum) présenté en taille 10 pts ne doit pas être une reproduction de la conclusion du manuscrit. Il est donné à la fois en français et en anglais (abstract). Les mots-clés (05 au maximum, taille 10pts) sont donnés en français et en anglais (key words)
- Le texte doit être subdivisé selon le système décimal et ne doit pas dépasser 3 niveaux exemples : (1. - 1.1. - 1.2. ; 2. - 2.1. - 2.2. - 2.3. - 3. - 3.1. - 3.2. etc.)
- Les références des citations sont intégrées au texte comme suit : (L'initial du prénom suivi d'un point, nom de l'auteur avec l'initiale en majuscule, année de publication suivie de deux points, page à laquelle l'information a été prise). Ex : (A. Kouadio, 2000 : 15).
- La pagination en chiffre arabe apparaît en haut de page et centrée.
- Les citations courtes de 3 lignes au plus sont mises en guillemet français («... »), mais sans italique.

N.B. : Les caractères majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À partir de ...

Références bibliographiques

Ne sont utilisées dans la bibliographie que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, zone titre, lieu de publication, zone éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté entre guillemets et celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une presse écrite est présenté en italique. Dans la zone éditeur, on indique la maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2^{de} éd.).

Les références des sources d'archives, des sources orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page.

- Pour les sources orales, réaliser un tableau dont les colonnes comportent un numéro d'ordre, nom et prénoms des informateurs, la date et le lieu de l'entretien, la qualité et la profession des informateurs, son âge ou sa date de naissance et les principaux thèmes abordés au cours des entretiens. Dans ce tableau, les noms des informateurs sont présentés en ordre alphabétique
- Pour les sources d'archives, il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes :

Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I), 1EE28, 1899.

- Pour les ouvrages, on note le NOM et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication, du nom de la société d'édition et du nombre de page.

Ex : LATTE Egue Jean-Michel, 2018, *L'histoire des Odzukru, peuple du sud de la Côte d'Ivoire, des origines au XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 252 p.

- Pour les périodiques, le NOM et le(s) prénom(s) de l'auteur sont suivis de l'année de la publication, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des pages.

Ex : BAMBA Mamadou, 2022, « Les Dafing dans l'évolution économique et socio-culturelle de Bouaké, 1878-1939 », *NZASSA*, N°8, p.361-372.

NB : Le non-respect de ces recommandations ci-dessus conduit au rejet systématique du manuscrit.

SOMMAIRE

SECTION 1 : LANGUES & LITTERATURE

Etudes germaniques

1. **Spott und Ironie als Mittel zur Dekonstruktion der NS-Ideologie in Die Blechtrommel (1959) von Günter Grass**
Fabrice AKA & Kouadio Deless Bouavie ANDJE 1-15
2. **Die sprachliche Nicht-Repräsentierbarkeit: Beispiele einiger übersetzten Diskurse von der Abbey-Sprache ins Deutsche**
Eppié Augustine Michaela BONGBA..... 16-24
3. **Der letzte Aufstand: Eine vergleichende Analyse des Selbstmords in Sembène Ousmanes La Noire de... und Stefan Zweigs Leporella**
EDI Yapi Pierre-Clovis..... 25-41

Etudes hispaniques

4. **Aproximación etnolingüística a No hay país para negros de Oscar Kem-Mekah kadzue**
Roseline FOUODJI WAGOUM Epse DJATSA..... 42-58
5. **Ironía como estrategia narrativa en la obra de carmen martín gaité: recurso estilístico, crítica sociocultural**
Amenan Opportune AHOUSY Épse DAVODOUN..... 59-74

Lettres Modernes

6. **Le quadrillage du récit dans le roman français de l'extrême contemporain**
Pierre Olivier EMOUCK..... 75-90
7. **ALERTE ! PEUPLE MIEN de Nakpoha-Pédja COULIBALY : lecture poly-isotopique du malaise social des sociétés africaines**
ASSOUMAN Noëlle Larissa Épse KOFFI 91-103
8. **La reterritorialisation refoulée dans Bamako Paris New York de Manthia Diawara**
Nadège ZANG BIYOGHE..... 104-114

SECTION 2 : COMMUNICATION, ARTS, CULTURE ET PATRIMOINE

Sciences du langage et de la communication

9. **Enjeux de l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) dans la postproduction cinématographique**
Bonaventure LOKOSSOU & Elavagnon Dorothée DOGNON..... 115-128
10. **Usages, perception et défis de l'intelligence artificielle chez les formateurs indépendants en Côte d'Ivoire**
Henri-Joël KOFFI..... 129-140

11. Autopromotion et excellence scolaire : le défi communicationnel de la Soukpa Fondation en Côte d'Ivoire Daouda FOFANA	141-158
12. L'usage des réseaux sociaux numériques dans la communication institutionnelle du PDCI-RDA Katcha Richmond KOUACOU & N'dah Éric ANNET.....	159-171
13. Contribution de la communication à la gestion des biens publics par les collectivités territoriales : le cas de la mairie de Bouaké Imbie Anicette AMON épouse FOLOU.....	172-190
14. La question du harcèlement sexuel en milieu universitaire en Côte d'Ivoire : enjeux, défis et perspectives Aya Carelle Prisca Kouamé-Konaté, Affoué Hélène Aké & Jean-Claude Oulai.....	191-205

Patrimoine, art, culture, cinéma & tourisme

15. Les manifestations et défis des formes de tourisme durable associées au tourisme rural intégré Lamine SAMBOU.....	206-220
---	---------

SECTION 3 : SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Archéologie

16. L'habitat colonial à Sassandra : une approche archéologique de l'impérialisme française en Côte d'Ivoire DJEZOU Kouamé Innocent, ETTIEN N'doua Etienne & AHOUE Jean-Jacques.....	221-234
17. Premier exemple de valorisation d'un patrimoine archéologique impacté par les travaux de construction du barrage hydroélectrique en Côte d'Ivoire KONE Gnaman Léontine & KIENON-KABORE Timpoko Hélène.....	235-247

Histoire

18. L'état de Côte d'Ivoire dans l'accompagnement du football de 1960 à 2015 Kanga Gérard Brice ESSE, Anicet Kouadio KOFFI & Marc Stéphane GBÉDIA.....	248-268
19. Nomination des premiers ministres de sortie de crise en Côte d'Ivoire : cas de Charles Konan Banny KONDON Dago Aimé & N'GUESSAN Mahomed	269-285
20. Communautés villageoises, exploitation forestière et lutte pour le développement socio-économique au Cameroun : perspective historique Yannick ZO'OBO.....	286-301
21. Problématique de la libre circulation dans l'espace CEDEAO (1979-2020) : État des lieux et perspectives Wend-Vénèda Arsène DIPAMA.....	302-318

22. Frontières, influences régionales et enracinement du conflit indépendantiste en Casamance (1983-1994) Kobenan Paul KOUASSI & Abdoulaye BAMBA.....	319-336
23. La lagune Aby dans l'organisation culturelle des Bétibé à l'époque précoloniale (1692-1754) Ben Soualiouo MEITE & Konan Samuel N'GUESSAN.....	337-347
24. L'asile entre hospitalité et rivalités diplomatiques : la Côte d'Ivoire au cœur des mobilités politiques ouest-africaines (1960–2010) » Rokia Alexandra KONATE.....	348-365
25. L'usage de l'histoire dans la politique étrangère du Ghana sous Kwame Nkrumah DAPPAH Abou.....	366-384

Géographie

26. Populations urbaines à l'épreuve des risques sanitaires et environnementaux de l'élevage à Daloa (Côte d'Ivoire) Gué Pierre GUELE, Drissa TRAORE & Kouadiobla Romaine Josée BODO....	385-400
27. Potentiel d'inclusion financière du mobile money dans le milieu rural du département de Sinématiali Kapiéfolo Julien KONÉ, Kolotioloma Honoré TUO, Affouet Anne-Marie N'DRI & Alain François LOUKOU.....	401-417
28. Orpaillage et transformation de la vie rurale en Côte d'Ivoire : cas du village d'Assafo dans la sous-préfecture de Tanda Tolla Koffi ALLOU.....	418-434
29. Production informelle de la ville dans le Grand Ouaga au Burkina Faso Abdoul Karim BAZIE.....	435-448
30. La gestion coutumière des conflits fonciers dans le canton de Koudougou au Burkina Faso Zakaria ZONGO & Issa SORY.....	449-465
31. Exploitation du bas-fond de Natio-Kobadara : source de risques sanitaires et environnementaux dans la ville de Korhogo Moussa COULIBALY	466-479
32. Défis de l'accès à l'eau potable dans la ville de Boundiali (nord de la Côte d'Ivoire) Sindou Amadou KAMAGATE, Idrissa SARAMBE & Brahim CISSE.....	480-492
33. A Multi-Criteria Geospatial Framework for Enhanced Landslide Hazard and Risk Mapping in Southern California's Coastal Zone Lila Reni Bibriven	493-516
34. L'étalement urbain au péril de l'agriculture urbaine dans la ville de Bouaké (centre de la Côte d'Ivoire) Zana Souleymane OUATTARA.....	517-530

- 35. Aménagement arboricole et conservation de la biodiversité végétale à Yaoundé 7**
Fridolin Brice Nicolas Atekoa Mbarga & Aurel Vedel Tchuegang Touyim..... 531-546
- 36. Défis et perspectives pour une ville de Cocody verte**
Assalé Félix AKA 547-559
- 37. Évolution du secteur de l'hydraulique rurale au Sahel à travers le cas du département de Téra : progrès, défis et stratégies communautaires endogènes**
Yayé MOUSSA..... 560-582
- 38. Incidences de la faible dotation des cantines scolaires en denrées alimentaires sur les élèves et leurs parents dans la DRENA de Ferkessédougou (Nord-Côte d'Ivoire)**
Lornandjou Barakissa SORO, Nogodji Jean YEO, YOMAN N'Goh Koffi Michael & Arsène DJAKO..... 583-599
- 39. L'eau de puits : une source de résilience face aux défaillances de l'approvisionnement en eau potable à Bouaké (centre de la Côte d'Ivoire)**
Michiapo Blandine KOUAME, Olga Adéline BRISSY & Joseph P. ASSI-KAUDJHIS..... 600-615

Philosophie

- 40. La place du divin dans la résolution de la crise écologique : une lecture augustinienne**
N'gouan Yah Pauline ANGORA épouse ASSAMOI..... 616-624

Anthropologie et sociologie

- 41. Stigmatisation et résilience : Vécu des Mères Célibataires dans la Commune d'Agla (Cotonou)**
Emilia Mawugnon AZALOU TINGBE..... 625-637
- 42. Actrices ou victimes : rôles des femmes dans les conflits extrémistes dans la commune d'Abala**
HAROUNA OUSMANE Ibrahim..... 638-648
- 43. Le chômage des jeunes dans la ville de Pikine : contours, stratégies de contournement et dénouements**
Mor DIOP..... 649-665
- 44. Logiques socio-économiques d'appropriation des réserves administratives à Korhogo, au Nord de la Côte d'Ivoire**
COULIBALY Gninnan Hervé, GNAN Olivier, GOUETI-BI Jean-Noël & OUATTARA Gbafo..... 666-683
- 45. Alliance matrimoniale et consolidation des liens au nord Cameroun : une analyse sociologique de l'intégration et de la cohésion sociale des enfants issus de mariages interethniques**
Paulette Mappi Dzukou..... 684-702

- 46. Quand les ordures deviennent une ressource :
capitalisme, concurrence et profit dans les villes ivoiriennes**
Kouamé Chérubin KRA..... 703-721
- 47. Tarification forfaitaire subventionnée et unité départementale d'assurance
maladie : une innovation du service de CPN à Sokone (Sénégal)**
Paul Mamba DIÉDHIOU & Oumarou AROU..... 722-733
- 48. « Souroundou » et cérémonies de mariage chez les populations
des villes de Niamey et Maradi (Niger)**
Halimatou SAMINOU OUMAROU &
Mohamed Moctar ABDOURAHAMANE..... 734-743
- 49. La discrimination positive par les marchés publics et l'autonomisation
des femmes : quel impact pour les femmes de Kovié et de Wli au Togo ?**
Solenko GNENDA..... 744-759
- 50. Wahhabisme et entrepreneuriat féminin en Côte-d'Ivoire**
Zadi Serge ZADI..... 760-778
- 51. Recolonisation et maintien des transporteurs sur les espaces
publics autour des institutions : le cas d'Abobo**
Ali Coulibaly..... 779-794

Science de l'éducation

- 52. Gestion des crises scolaires au sein des établissements secondaires :
rôle des directions d'école**
Noufou OUEDRAOGO..... 795-810

SECTION 4 : SCIENCES ECONOMIQUES ET DE GESTION

- 53. Analysis of the effects of foreign direct investment
on the energy transition in Côte d'Ivoire**
ALLO BENJAMIN KOFFI..... 811-824
- 54. La gestion de compétences dans le contexte de
la décentralisation et de crise au Mali**
SIDIBE Mariam & Houdou Attikou DIALLO..... 825-836
- 55. Analyse de la transparence des pratiques du recrutement dans un
Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial de Ségou, Mali**
Oumar TANGARA, Thierno B BAGAYOKO,
N'To SAMAKE & Yacouba BALLO..... 837-847



Problématique de la libre circulation dans l'espace CEDEAO (1979-2020) : État des lieux et perspectives

Wend-Vénègda Arsène DIPAMA

Histoire des Relations internationales,

Université Nazi BONI,

Bobo-Dioulasso (Burkina Faso),

Email : dipama45@yahoo.fr

Date de soumission : 12-07-2025

Date de publication : 31-08-2025

Résumé

La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), l'une des plus anciennes Communautés économiques régionales (CER) d'Afrique, qui avait au départ des objectifs essentiellement économiques, se présente aujourd'hui comme la deuxième CER la plus dynamique parmi les huit officiellement reconnues par l'Union africaine et la première en matière de libre-circulation des personnes et des biens selon l'indice d'intégration régionale. Cependant, la réalité sur le terrain montre qu'elle reste tout de même confrontée à de multiples et diverses sortes de tracasseries pour remplir ses objectifs de promotion de la coopération et de l'intégration dans la perspective d'une union économique en Afrique de l'Ouest en vue d'élever le niveau de vie de ses peuples. La méthode de recherche utilisée est celle des historiens, ayant constamment à l'esprit le souci de travailler sur la durée et de s'appuyer sur des sources, des faits vérifiables, le recoupement, l'analyse et la synthèse documentaire. L'objectif de ce travail est de faire l'état des lieux du protocole sur la libre circulation des personnes et le droit de résidence et d'établissement de la CEDEAO, mais aussi de souligner les perspectives à même de relever les défis liés à l'application effective de cet instrument juridique communautaire ouest-africain.

Mots clés : CEDEAO, libre-circulation, contraintes, défis, perspectives.

Issues of free movement in the ECOWAS area (1979-2020): Current situation and prospects

Abstract

The Economic Community of West African States (ECOWAS), one of the oldest Regional Economic Communities (RECs) in Africa, which initially had essentially economic objectives, is today the second most dynamic REC among the eight officially recognized by the African Union and the first in terms of free movement of people and goods according to the regional integration index. However, the reality on the ground shows that it still faces multiple and diverse kinds of harassment in fulfilling its objectives of promoting cooperation and integration with a view to an economic union in West Africa with a view to raising the standard of living of its people. The research method used is that of historians, constantly keeping in mind the concern to work over time and to rely on sources, verifiable facts, cross-checking, analysis and documentary synthesis. The objective of this work is to take stock of the ECOWAS protocol on the free movement of persons and the right of residence and establishment, but also to highlight the prospects for meeting the challenges linked to the effective application of this West African community legal instrument.



Keywords: ECOWAS, free movement, constraints, challenges, prospects.

Introduction

La liberté de circulation constitue dans le contexte actuel de globalisation un instrument essentiel par lequel se matérialisent les politiques d'intégration régionale à travers le monde. De ce fait, la CEDEAO ainsi que d'autres communautés économiques régionales ont fait du principe de la libre circulation des personnes un objectif prioritaire pour la marche vers l'intégration économique des États qu'elles regroupent (S-P Zogo Nkada, 2011 : 114). Si plusieurs acquis sont à mettre à l'actif de la CEDEAO dont, entre autres, la réalisation de nombreux projets intégrateurs ou l'adoption de plusieurs textes réglementaires liés à la libre circulation des personnes et des biens, un certain nombre de problèmes reste à relever. Toutefois, l'espace communautaire ouest-africain présente des perspectives qui, si elles sont menées conformément aux attentes des peuples sont à même de relever certains de ces multiples défis. Ainsi, quel est l'état des lieux et les perspectives liés à la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO ? L'objectif de cette étude est de faire l'état des lieux de l'application du protocole sur la libre circulation des personnes et des biens dans la région ouest-africaine en soulignant les multiples entraves et analyser les perspectives pour une région en phase avec l'adoption de ses instruments juridiques communautaires. Tout travail de recherche requiert une démarche à suivre, afin d'aboutir à des résultats efficaces. Pour ce faire, nous avons adopté une méthodologie qui consiste à l'exploitation et à l'analyse de sources conventionnelles, d'ouvrages de spécialistes, d'articles scientifiques et de certaines références sur internet.

Cet article s'articule autour de quatre points. Le premier point porte sur la création et le processus de mise en œuvre du protocole (CEDEAO, 1979 : 3-6) sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement. Le deuxième point présente la situation de la libre circulation dans l'espace communautaire. Le troisième analyse d'autres contraintes à l'application du protocole adopté par les États membres et le quatrième point présente quelques perspectives de la CEDEAO en lien avec la libre circulation des personnes, des biens et des capitaux.

1. Création et processus de mise en œuvre du protocole de libre circulation des personnes et le droit de résidence et d'établissement

Conclu à Dakar, le 29 mai 1979, le protocole sur la libre circulation des personnes et le droit de résidence et d'établissement de la CEDEAO, prévoyait 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 biens¹. C'est dans cette perspective qu'au sommet de Banjul en mai 1990, les chefs d'État et de gouvernement 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 de trois 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 l'ancien président de la Commission Kadré Désiré Ouédraogo qui déclarait : « Ainsi, de nombreuses entraves existent aujourd'hui dans tous les États membres sur les axes routiers et aux frontières terrestres » (A.A Bada, 2021 : 62). Ces entraves sont de plusieurs ordres.

2. Situation de la libre-circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux dans l'espace ouest-africain

Le processus d'intégration régionale dans l'espace ouest-africain reste confronté à d'énormes obstacles dont, entre autres, la faiblesse des échanges intrarégionaux, l'insuffisance des infrastructures routières, les tracasseries routières, les prélèvements illicites sur les routes.

2.1. Le non-respect et l'application défectueuse des textes communautaires

La CEDEAO est probablement l'organisation régionale africaine qui a adopté le plus grand nombre de textes sur la libre circulation des personnes et des biens. Le cadre réglementaire régional est donc là, mais il est deux fois en décalage avec la réalité. Le premier décalage repose sur la persistance de différentiels de taxation de certains produits de part et d'autre de la frontière, sur l'arbitrage entre deux monnaies ou sur la contrebande de produits importés du marché mondial. Ces flux non déclarés par définition sont en décalage avec les textes communautaires, mais s'expliquent par l'insuffisance de la convergence macroéconomique entre les pays de la région (S. Jagiello, 2017 : 75). Le deuxième cas de figure s'appuie sur les complémentarités au sein du marché régional entre les bassins de production et de consommation. Le problème ici n'est pas que les politiques s'opposent au développement du commerce. Au contraire, les pays d'Afrique de l'Ouest ont officiellement aboli les taxes douanières et les entraves au commerce. Dans les faits, les administrations des douanes et de la police n'appliquent pas les textes pour toute une série de raisons (S. Jagiello, 2017 : 77). Il en

¹ Droit d'entrée et abolition de visa, droit de résidence, droit d'établissement.

ressort que les difficultés liées à la mise en œuvre des textes 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 (A. Bada, 2021 : 57).

Les obstacles ci-dessus évoqués n'ont pu émerger que sur le terreau de l'insuffisante volonté politique. Celle-ci se manifeste, entre autres, par le fait que plusieurs États membres ne sont pas toujours à jour dans leur contribution au budget de l'organisation. Ce comportement dénote tout simplement d'un manque de volonté politique préjudiciable à la matérialisation effective des quatre libertés essentielles (circulation des personnes, circulation des biens, circulation des capitaux, circulation des services) identifiées pour la réalisation du marché commun (K.N. Tsigbé et K.B. Kpayé, 2017 : 43). Ce faisant, plus de quarante ans après la création du régime de libéralisation commerciale de la CEDEAO, les États membres n'appliquent pas intégralement les dispositions concernant la libre circulation des personnes, des marchandises et des véhicules (I. Njifen : 2014).

Outre le manque de volonté politique avec pour corollaire la mauvaise application des textes communautaires, il est également à déplorer la faiblesse des échanges commerciaux entre les pays de la région.

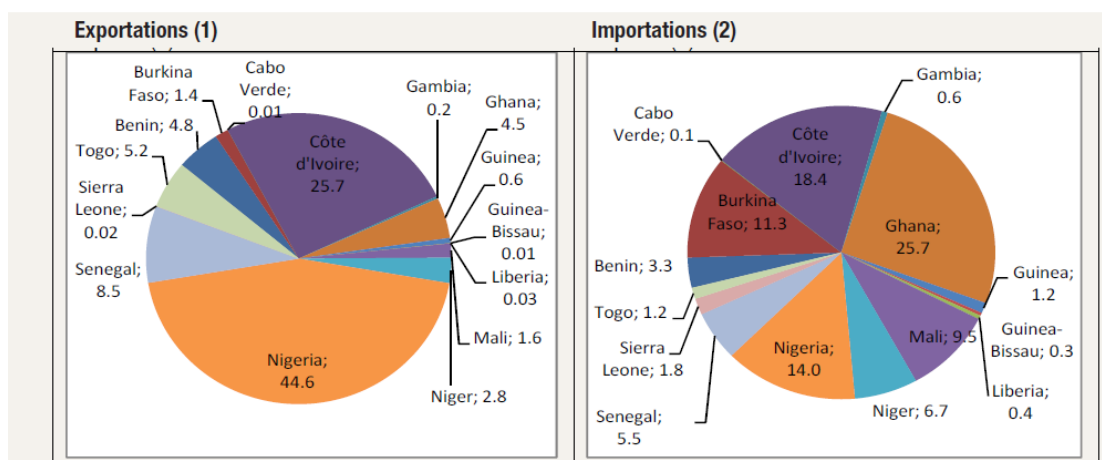
2.2. La faiblesse des échanges intrarégionaux

Le tarif extérieur commun (TEC) de la CEDEAO, adopté le 25 octobre 2013 et le Programme de libéralisation des échanges commerciaux (PLEC)² de la CEDEAO sont les principaux instruments propres à promouvoir le commerce intrarégional en Afrique de l'Ouest. Le TEC est structuré en cinq catégories, avec des taux de droit variant de 0 à 35 %. Le TEC garantit la prévisibilité et la stabilité dans les échanges commerciaux. De même, le PLEC vise à promouvoir les produits fabriqués sur place, afin qu'ils concurrencent les produits importés, à lever les Obstacles Non Tarifaires (ONT), et à encourager l'entrepreneuriat. Malgré ces dispositions, les ONT prévalent encore dans certains pays, freinant ainsi le commerce intrarégional. En conséquence, les pays d'Afrique de l'Ouest ont plus d'échanges commerciaux

² Le PLEC vise à encourager les produits fabriqués localement à entrer en concurrence avec les produits importés ainsi qu'à supprimer les obstacles tarifaires et non tarifaires au commerce entre les pays de la région. Il encouragerait également le développement de l'entrepreneuriat, car il prévoit un traitement préférentiel au sein des États membres de la CEDEAO. Le PLEC définit des critères pour la libre circulation des produits non transformés et de l'artisanat traditionnel ; la suppression progressive des droits de douane et des taxes sur les produits industriels ; l'élimination des obstacles non tarifaires et la libéralisation totale des échanges. En janvier 2003, le PLEC a été révisé et harmonisé avec la structure tarifaire préférentielle de l'UEMOA (BAD, 2020 : 83).

avec le monde extérieur qu'entre eux-mêmes (BAD, 2020 : 18). La figure ci-dessous présente la part des membres de la CEDEAO dans le commerce intra régional.

Figure 1 : Part des membres de la CEDEAO dans le commerce intra régional (en pourcentage)



Source : CNUCED, 2015, Intégration régionale et mesures non tarifaires au sein de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Genève, CNUCED, p.4.

Sur cette figure, on constate que trois des 15 États membres (Nigéria, Côte d'Ivoire, Sénégal) se taillent la part du lion en matière d'exportation dans le commerce intracommunautaire. Pris ensemble, ces trois pays représentent 78,8% des exportations (Première partie de la figure 1). Concernant les importations, ce sont le Ghana, la Côte d'Ivoire et le Nigéria qui viennent en tête. Pris ensemble, ces trois pays représentent 58,1% des importations intracommunautaires (Deuxième partie de la figure 1).

Lorsque l'on quitte Dakar et que l'on prend la route menant vers le Lac rose, on ne peut s'empêcher de constater qu'un nombre impressionnant de camions, ayant des immatriculations étrangères, empruntent la chaussée. Ce flux important donne le sentiment que des échanges commerciaux non négligeables existent entre le Sénégal et ses pays voisins. Pourtant, les estimations officielles liées aux échanges commerciaux dans les divers Communautés Économiques Régionales (CER) semblent brosser un tableau différent, avec des États africains commerçant peu entre eux. Dans le cas de la CEDEAO, par exemple, l'International Trade Center (ITC) estime qu'en « 2014, les échanges régionaux comptaient pour moins de 10 % des exportations totales de la région. » (S. Jagiello, 2017 : 75). Ces résultats contrastent néanmoins avec ceux du commerce intra-européen et intra-asiatique qui représentent respectivement 72 % et 52%.

Par ailleurs, plus de la moitié des exportations intrarégionales est constituée essentiellement de produits pétroliers en provenance du Nigéria et de la Côte d'Ivoire, à destination des pays comme le Burkina Faso, la Sierra Leone, le Ghana, le Sénégal et le Mali. Les marchés

extrarégionaux demeurent les principales destinations pour certaines exportations telles que le cacao, le coton, les noix et le caoutchouc. Ces produits restent encore absorbés par les pays développés ou les pays émergents en raison de leur forte dépendance des matières premières entrant dans le fonctionnement de leurs industries. Malgré les conditions favorables d'accès au marché des produits de la sous-région, la structure des exportations et des importations intracommunautaires est encore à un niveau faible (O. Sigué, 2017 : 70). La signature de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) en mars 2018 à Kigali et son lancement officiel en juillet 2019 à Niamey ont relancé le débat sur les questions relatives au commerce transfrontalier en Afrique et dans les communautés économiques régionales. Une mise en œuvre réussie de la ZLECAf pourrait donner un nouvel élan et un nouveau dynamisme à l'intégration économique en Afrique et renforcer le commerce intrarégional et intracommunautaire (CEA, 2021 : 15). L'un des supports privilégiés pour la libre circulation des personnes et des biens demeure les voies de communication, notamment les routes communautaires. Mais, outre leur insuffisance, celles-ci comportent toujours des tronçons non bitumés.

2.3. L'insuffisance des infrastructures routières

Dans la sous-région ouest-africaine, les principaux modes de transports sont : le transport routier, maritime, fluvial et ferroviaire. Le fleuve Niger à cause de son ensablement n'est navigable que sur une petite partie de sa longueur et pendant une petite période de l'année. Ainsi, 95% du transport intérieur est assuré par la route. La plupart des infrastructures sont en mauvais état et mal entretenues (Y. Koïta : 2005). De ce fait, afin de faciliter les échanges, les différents États de l'espace CEDEAO ont jugé nécessaire de réaliser un réseau routier communautaire comprenant trois branches. Il s'agit de la trans-côtière longue de 4 560 km qui relie Lagos à Nouakchott en passant par les principales villes côtières de la sous-région (Cotonou, Lomé, Accra, Abidjan, Dakar, etc.). La deuxième branche a pour objectif d'interconnecter les villes sahéliennes de Dakar, Bamako, Ouagadougou, Niamey et N'Djamena³. Enfin, les routes d'interconnexion comprennent les axes situés entre les ports maritimes et les pays enclavés et certaines liaisons inter-États (O. Sigué, 2017 : 70). Le processus de dégradation des routes s'est également poursuivi dans l'ensemble de la région. Les véhicules de transports (route, rail) sont également vétustes, et sont pour la plupart inaptes

³ En cette année 2025 où la CEDEAO commémore les 50 ans de son existence et fait un bilan à mi-parcours, on constate que ce projet est remis en cause en raison des bouleversements qui ont fragmenté la CEDEAO, avec la sortie du Burkina Faso, du Mali et du Niger et qui ont favorisé la création de la Confédération de l'Alliance des États du Sahel (AES).

au plombage et au scellement douaniers, indispensables aux échanges inter-États (Y. Koïta : 2005). Par ailleurs, les documents administratifs et contractuels sont pléthoriques et leur exploitation disparate est dans la plupart des cas, en flagrante contradiction avec les objectifs de la libre circulation des biens, des personnes et des capitaux prônés par tous, pire avec les principes de base de la Distribution Physique⁴ Internationale (DPI) (Y. Koïta : 2005).

En dehors de ces obstacles qui pèsent lourdement sur la mise en œuvre effective de la libre-circulation des personnes et des biens dans la sous-région ouest-africaine, il faut souligner l'existence des contrôles intempestifs sur les routes.

2.4. Autres contraintes à la libre circulation des personnes et des biens

Au nombre toujours des contraintes à la libre-circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO, on note également les tracasseries routières et les prélèvements illicites sur les routes.

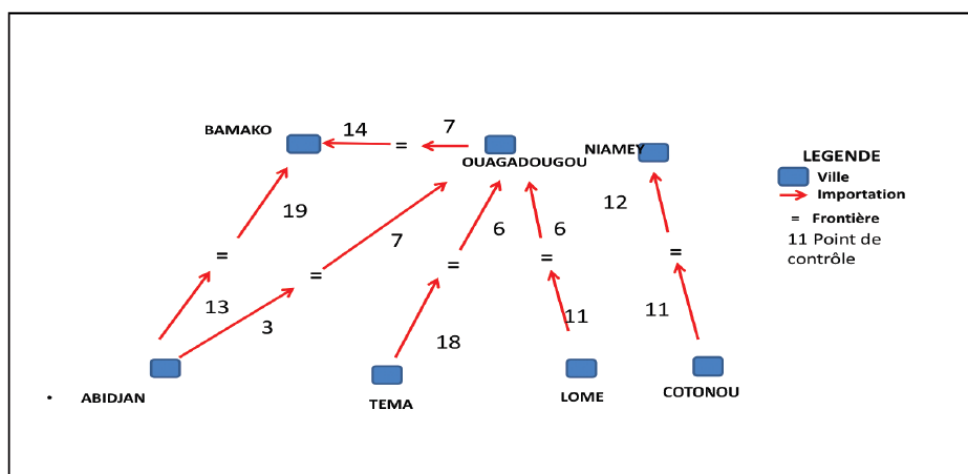
2.4.1. Les tracasseries routières

La route est le premier lien physique entre les pays et les peuples voisins. Les transporteurs routiers constituent à juste titre de véritables acteurs de l'intégration régionale. Toutefois, ils sont confrontés à d'énormes difficultés dans l'exercice de leur fonction. Ainsi, au lieu d'être un acteur économique incontournable dans le rapprochement des hommes, des biens et des services, le routier est aujourd'hui exposé à toutes sortes de tracasseries et de dangers pour exercer son métier. Mauvaise qualité des routes, contrôles intempestifs aux postes de douane, de police et de gendarmerie, coupeurs de route rendent difficiles la mission du transporteur ouest-africain (O. Sigué, 2017 : 71). 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 (OPA). Selon les mêmes sources, tous les 100 Km, un voyageur doit déboursier plus de 500 FCFA à titre de "pots-de-vin" (A.A. Bada, 2021 : 62). Le Secrétariat exécutif de la CEDEAO a ainsi identifié 69 postes de contrôle sur l'axe Lagos-Abidjan, long de 992 km, soit 7 postes de contrôle tous les 100 km (N. Robin, 2008 : 7). Ces pratiques illicites ont conduit à la création de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) visant à réduire les retards et la corruption aux postes de contrôle le long des corridors de transport en Afrique de l'Ouest (O. Sigué, 2017 : 71). Ainsi, les rapports de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) et du Centre-Ouest Africain pour le Commerce

⁴ La Distribution physique est l'ensemble des opérations matérielles (stockage, groupage, emballage, expédition, livraison...) qui interviennent lors du transfert du bien de son producteur au consommateur.

(*West Africa Trade Hub – WATH*) montrent que les échanges de marchandises, sont encore entravés par des barrières tarifaires, non tarifaires et techniques. Selon ces rapports, les principales entraves aux échanges viennent de la non-application des textes de l'intégration régionale qui consacrent la libre circulation des biens et de la méconnaissance par les opérateurs des textes et règlements qui régissent leurs activités (C.A. Bonjean et S. Brunelin, 2013 : 10). La figure ci-dessous nous donne le nombre de points de contrôle sur des axes routiers dans l'espace Ouest-africain en 2016.

Figure n°2 : Nombre de points de contrôle sur des axes routiers dans l'espace CEDEAO en 2016.



Source : Sigué Oussény, 2017, « Transport routier de marchandises et intégration dans l'espace CEDEAO : enjeux et contraintes », Science et technique, Lettres, Sciences sociales et humaines, Vol. 33, n° 2, Juillet-décembre 2017, p. 71

Les axes Abidjan-Bamako et Tema-Ouagadougou constituent ceux qui comportent le plus de points de contrôle parmi les couloirs de desserte des pays de l'hinterland, avec respectivement 32 et 24 points de contrôle. Le corridor Abidjan-Ouagadougou en a 10 points dont seulement 3 en territoire ivoirien, le reste étant situé au Burkina Faso. C'est ainsi l'axe le plus attractif puisqu'il y a moins de tracasseries (O. Sigué, 2017 : 72). Une autre difficulté que connaît le secteur des transports routiers de marchandises est la perte de temps aux points de rupture des charges. Les chauffeurs attendent très souvent longtemps dans les gares routières en raison de la lenteur des procédures de dédouanement. L'attente à la plate-forme (gare) de Ouagarinter peut atteindre jusqu'à 15 jours, voire plus, des délais d'attente pendant lesquels les chauffeurs ont des problèmes de logement et de restauration (O. Sigué, 2017 : 72). De plus, l'espace communautaire étant constitué de plusieurs zones linguistiques, la situation est bien pire lorsqu'on passe d'une zone à l'autre. C'est l'exemple entre le Togo (pays francophone) et le Ghana (pays anglophone), où la traversée de la frontière par les biens est un véritable parcours du combattant. À l'intérieur d'une même zone linguistique, la multiplicité des points de contrôle

officiels sur les axes routiers constitue également un obstacle à la libre circulation des biens, dénoncé par les usagers, puisqu'il y règne également une lenteur réelle dans les formalités administratives (K.N. Tsigbé et K.B. Kpayé, 2017 : 42). Une autre contrainte des transports de marchandises reste le coût élevé.

2.4.2. Les prélèvements illicites sur les routes

Les péages Ouest-africains sont le plus souvent de simples taxations informelles qui n'alimentent aucun fond de construction ou d'entretien routier (O. Sigué, 2017 : 73). L'impact négatif de ces barrages sur le temps de traversée et le coût final de la marchandise est considérable et est traduit par des prélèvements illicites dont les plus remarquables sont les suivants : les frais de route (illicite), les frais d'escorte (illicite), les frais à la police (officiel/illicite), à la gendarmerie (officiel/illicite), à la douane (officiel/illicite), auprès des vétérinaires (officiel), auprès des syndicats (cotisation/illicite), les frais de convoyage (officiel/illicite), de stationnement (officiel/illicite), les frais liés au droit de traversée (officiel/illicite) (Y. Koïta : 2005). Sur tous les axes Ouest-africains, on note la pratique de perceptions illicites. Le corridor Abidjan-Bamako est celui où les perceptions illicites sont les plus importantes surtout dans la partie en territoire malien. L'axe malien connaît ainsi le plus de tracasseries avec plus de 37 779 FCFA de prélèvements illicites par camion et par voyage. Ensuite, viennent les axes burkinabè, ivoirien et béninois avec respectivement des paiements illicites de l'ordre de 22 000 F CFA, 19 535 F CFA et 17 335 F CFA. Le couloir ghanéen quoi que comportant beaucoup de points de contrôle est le moins cher dans la sous-région avec moins de 300 FCFA par passage. Le couloir togolais enregistre moins de perceptions illicites (O. Sigué, 2017 : 74). Si la subsistance de barrières tarifaires et non tarifaires aux échanges intra-zone constitue encore aujourd'hui un obstacle au commerce, le principal obstacle à une plus grande intégration des marchés reste sans doute l'importance des coûts qui s'additionnent tout au long de la chaîne de commercialisation : coût des transports et plus généralement de la logistique, mais aussi coûts engendrés par la lourdeur des procédures administratives (C.A. Bonjean et S. Brunelin, 2013 : 10). En effet, à ces différents postes, il existe des faux frais et des pourboires qui dérogent à toutes les réglementations en vigueur. Face à cette situation, il se développe le commerce de contrebande au sein de l'espace communautaire, à travers des réseaux commerciaux qui échappent peu ou prou au contrôle des douaniers (K.N. Tsigbé et K.B. Kpayé, 2017 : 42).

Outre ces entraves à la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux dans la région Ouest-africaine, l'on pourrait également relever les obstacles liés à la mise en



œuvre du droit de résidence, mais aussi de celui d'établissement. Concernant les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du droit de résidence, il y a la possibilité pour l'État de refuser discrétionnairement (c'est-à-dire sans explication la délivrance de la carte de résident). Ce qui est une grande limite puisque le refus oblige à quitter le territoire de l'État d'accueil dans le délai imparti⁵(Laboratoire citoyenneté : 2013). De plus, les exceptions fondées sur les motifs d'ordre public, de sécurité public (terrorisme ou djihadisme par exemple), de santé publique (craintes d'épidémies par exemple de la fièvre Ébola)⁶ constituent aussi une limite importante. Quant aux difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du droit d'établissement, on peut noter l'existence de certaines discriminations dans l'accès et l'exercice des activités libérales (Laboratoire citoyenneté : 2013). De plus, d'autres limites subsistent qu'en à la réalisation des objectifs d'intégration à travers la mise en œuvre effective de la libre circulation des personnes, des biens et des services, eu égard aux menaces terroristes et à certains conflits, sources d'insécurité sur les routes, bien que des avancées significatives et rapides soient quotidiennement enregistrées ces dernières années (J.M. Kobila, 2017 : 67).

En somme, Il n'est pas superflu de rappeler que le mode d'intégration pour lequel la CEDEAO a opté est celui par le marché. À la vérité, le choix même de ce mode d'intégration pose problème du fait « qu'il ne semble adapté qu'aux économies complémentaires, ce qui n'est pas le cas en Afrique occidentale » (K.N. Tsigbé et K.B. Kpayé, 2017 : 43). De ce fait, pour beaucoup d'acteurs, la mauvaise santé socio-économique et politique des États de l'Afrique de l'Ouest est demeurée un obstacle de taille aux efforts de l'intégration (Bada, 2021, p.61).

En résumé, tous les décideurs ouest-africains ne sont pas encore réellement convaincus que la suppression des barrières douanières produira plus d'avantages et de revenus financiers que le maintien du statu quo actuel. En outre, un certain nombre d'États, les « États entrepôts »⁷ et un grand nombre d'opérateurs économiques n'ont pas intérêt à voir disparaître l'économie de contrebande. Mais ceci n'enlève rien au fait que l'Afrique de l'Ouest est une région commercialement intégrée. La grande question est celle de la « réconciliation » entre l'intégration par le bas et par le haut. Pour cela, il faut adapter les politiques aux réalités et pas l'inverse (S. Jagiello, 2017 : 77). Ces réalités font que la CEDEAO est loin de réaliser son objectif de parvenir, à l'horizon 2050, à une économie Ouest-africaine suffisamment

⁵ Article 15 de la décision A/DEC.2/5/90 du 30 mai 1990 qui définit les conditions de délivrance de la carte de résident.

⁶ Article 3 du protocole d'Abuja du 1^{er} juillet 1986.

⁷ Le géographe béninois, John Igué, a qualifié son pays « d'État entrepôt » du Nigeria. L'économie béninoise étant effectivement une arrière-cour de l'économie nigériane (S. Jagiello, 2017 : 75).

compétitive à travers la promotion du marché commun. Le tableau ci-dessous présente l'état des lieux de l'intégration régionale par pays membre de la CEDEAO.

Tableau n°2 : Classement de l'intégration régionale dans l'espace CEDEAO

	Classement général	Intégration commerciale	Infrastructures régionales	Intégration productive	Libre circulation des personnes	Intégration financière et macroéconomique
Côte d'Ivoire	1	2	12	7	1	7
Togo	2	7	3	2	1	6
Sénégal	3	3	13	4	1	3
Niger	4	8	8	9	1	1
Ghana	5	4	2	3	1	12
Burkina Faso	6	9	6	14	1	2
Bénin	7	11	14	8	1	8
Mali	8	6	15	12	1	5
Nigéria	9	1	7	10	1	13
Guinée-Bissau	10	10	9	15	1	4
Gambie	11	14	4	1	1	10
Cap-Vert	12	12	1	13	1	9
Sierra Leone	13	5	11	6	1	14
Libéria	14	15	10	5	1	11
Guinée	15	13	5	11	1	15

Source : CEA, 2018, « Intégration régionale en Afrique de l'Ouest : défis et perspectives », présentation sur le thème de la vingt et unième session du Comité intergouvernemental d'experts - Document de réflexion, Cotonou, p.5.

Selon l'Indice d'intégration régionale africaine⁸, la CEDEAO est la deuxième CER la plus intégrée en Afrique dans les domaines de la libre circulation des personnes, de l'intégration commerciale, de l'intégration productive, de l'intégration financière et de la convergence des politiques macroéconomiques, ainsi que des infrastructures et des interconnexions régionales. Au sein de la CEDEAO, la Côte d'Ivoire, le Togo et le Sénégal ont les classements globaux les plus élevés, chacun atteignant un score global de plus de 0,6 sur un maximum de 1. De l'autre côté, la Gambie, le Cap-Vert, la Sierra Leone, le Libéria et la Guinée ont tous un score inférieur à 0,5. Le classement complet des États membres de la CEDEAO est indiqué dans le tableau 2 (CEA, 2018 :4). Quels sont alors les perspectives à même de contribuer à relever les défis pour une mise en œuvre effective de la politique de la libre circulation au sein de l'espace communautaire ?

⁸ L'Indice d'intégration régionale africaine est une production conjointe de l'Union africaine, du Groupe de la Banque africaine de développement et de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, pour plus de détails, voir également <https://integrateafrica.org>.

3. Perspectives de la CEDEAO en lien avec la libre circulation des personnes et des biens pour une zone économique pleinement intégrée et interconnectée

À la suite de la vision 2020⁹ de la CEDEAO, assortie de son document de stratégie d'intégration régionale pour l'Afrique de l'ouest 2020-2025, il a été adopté, la vision 2050. La vision 2020 de la CEDEAO projetait une région de paix et de prospérité découlant des engagements de développement à long terme pris par l'ensemble de la Communauté régionale. Cela paraissait comme un objectif trop ambitieux, au regard des performances de la région et du manque évident d'engagement général en faveur de la poursuite du processus de développement à long terme (CEDEAO, 2010 : 1). Les aspirations exprimées dans la vision 2050 de la CEDEAO par les parties prenantes dans les États membres ont permis de mettre en évidence la pertinence des cinq thématiques de développement suivantes : (i) Démographie, capital humain, développement social et migration; (ii) Environnement et ressources naturelles ; (iii) Gouvernance, Sécurité et Paix ; (iv) Croissance économique, emploi, transformation structurelle et développement du secteur privé ; (v) Intégration économique et monétaire, infrastructures économiques, énergie et partenariat (CEDEAO, 2022 : 42). Ces thématiques de développement englobent le domaine de la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace communautaire.

Par ailleurs, si la gestion des conflits et des crises mobilise une part importante des énergies de la CEDEAO, les pays de la région ont plus que jamais besoin d'une structure économique régionale pour les soutenir dans leurs efforts de développement et de lutte contre la pauvreté. Dans un contexte de mondialisation de l'économie et d'ouverture des marchés où seuls les grands blocs économiques peuvent rivaliser sur un marché mondial sans cesse plus compétitif, le rôle de la CEDEAO en tant que structure régionale complémentaire des niveaux local et national devient incontournable. Des projets ambitieux ont été formulés en la matière, en particulier : la création d'une monnaie commune (l'Eco) pour les pays de la Zone Monétaire d'Afrique de l'Ouest (Guinée, Gambie, Ghana, Nigeria, Sierra Leone, Libéria) dans la perspective d'une fusion de l'Eco avec le Franc CFA ; la politique agricole régionale ; le plan de facilitation des transports ; des actions communes ou concertées dans le domaine de la santé à travers l'Organisation ouest-africaine de la Santé (OOAS) ; une stratégie visant à favoriser la coopération transfrontalière (CSAO/ CEDEAO, 2005 : 45). Ces projets, et d'autres, sont encore loin d'avoir abouti mais l'accélération indéniable des progrès enregistrés dans la définition

⁹ La Vision 2020 de la CEDEAO, visant à créer une communauté économique intégrée. Elle n'a pas été pleinement réalisée en raison de plusieurs facteurs. Ces facteurs incluent des défis politiques, économiques, sécuritaires et environnementaux, ainsi que des faiblesses dans la mise en œuvre des politiques et la coopération régionale.

commune de politiques et de stratégies au cours des dernières années est porteuse d'espoir (CSAO/ CEDEAO, 2005 : 46). En effet, pour faire avancer le processus d'intégration, la CEDEAO est engagée dans le processus de création de la deuxième zone monétaire pour les pays qui ne sont pas membres de la zone Franc, avec la mise en place de l'institut monétaire à Accra (Ghana). Six membres de la CEDEAO, à savoir la Gambie, le Ghana, le Libéria, le Nigéria, la Guinée et la Sierra Leone sont engagés dans un processus de mise en place de la Zone Monétaire de l'Afrique de l'Ouest et de lancement de la nouvelle monnaie commune, l'Eco (CUA, 2011 : 64). La création d'une monnaie unique en Afrique de l'Ouest reste un projet opportun et pertinent, en dépit des incertitudes apparues après la crise de la Zone euro et le report, pour la quatrième fois consécutive, de l'introduction d'une monnaie unique dans les pays membres de la Zone Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (F. Bakoup et D. Ndoeye, 2016 : 2). Cet ambitieux projet de création d'une monnaie unique est d'autant plus opportun et pertinent dans la mesure où la zone CFA est aujourd'hui fortement décriée, voire dénoncée. De plus, l'accélération indéniable des progrès enregistrés est un signe d'espoir pour les États anciennement colonisés de se débarrasser des vestiges du néocolonialisme et d'affirmer véritablement leur souveraineté et contribuer ainsi à résorber le problème de l'arbitrage entre deux monnaies au sein d'une même communauté, que l'on rencontre dans le cadre de la libre circulation des capitaux et qui est également un aspect mentionné dans le protocole de Dakar.

Sur le plan de la politique agricole régionale, il faut souligner que les organisations paysannes estiment que dans les prochaines années, l'Afrique de l'Ouest devra importer davantage de denrées alimentaires pour nourrir les 400 millions d'habitants (et plus) que devrait compter la région. Elles craignent que la région ne devienne trop dépendante de l'extérieur et que cette situation ne menace sa souveraineté alimentaire. Pour relever le défi de la sécurité alimentaire, elles encouragent les dirigeants de la région à s'entendre sur la définition d'une politique agricole commune qui permettrait à la fois de protéger les exploitants agricoles ouest-africains et de favoriser la sécurité alimentaire à travers la construction d'un marché régional agricole (CSAO/ CEDEAO, 2005 : 72). Cette politique agricole commune pourrait également faciliter la libre circulation des biens telle qu'exprimée aussi dans le protocole de Dakar, notamment des produits agricoles pour ravitailler les zones déficitaires ou non productrices.

Dans le domaine des transports, la CEDEAO a élaboré des programmes dans les secteurs des transports routiers, maritimes, aériens, ferroviaires, de l'énergie, des télécommunications et des

ressources en eau. Le plan directeur des infrastructures¹⁰ 2020-2045 repose sur l'hypothèse que les pays d'Afrique de l'Ouest réaliseront un taux de croissance économique de 6% par an en moyenne, alimenté par la croissance économique, la progression des niveaux d'instruction et d'absorption des technologies. Cette croissance devrait accroître substantiellement la demande en infrastructures. Dans le secteur du transport, les volumes transportés seront multipliés par 6 ou 8, et jusqu'à 10 dans les pays enclavés. Sur la base des projections de croissance et de la demande, le plan directeur a été développé autour d'un ensemble de visions et d'objectifs stratégiques fondamentaux, alignés avec les stratégies continentales et régionales à long terme de la sous-région (P. Gueye, 2023 : 7). Le plan directeur dans le secteur des infrastructures routières comprend la réalisation de 15 projets répartis comme suit : 5 projets de construction d'autoroutes 3 x 2 voies, 6 projets de construction de voies express 2x2 voies, 3 projets de réhabilitation de route en très mauvais état, 1 projet d'acquisition du matériel de pesage et d'organisation de la protection du patrimoine routier de la CEDEAO (P. Gueye, 2023 : 8). L'infrastructure ferroviaire est pratiquement inexistante (BIDC, 2021 : 55). En effet, dans le secteur des infrastructures ferroviaires, le plan transport ferroviaire comporte 13 projets répartis comme suit : 2 projets de réhabilitation de voies ferroviaires en très mauvais état ; 11 projets de construction de ligne de train rapide et moderne (P. Gueye, 2023 : 10). Pour ce qui concerne le transport aérien, il reste plutôt sporadique et coûteux (BIDC, 2021 : 55). Pour ce faire, le plan transport aéroportuaire comporte la construction, d'aménagement et de modernisation de 4 projets d'aéroports à Donsin au Burkina Faso, Maferinya en Guinée, Nhacra en Guinée Bissau et à Praia au Cap Vert (P. Gueye, 2023 : 10). S'agissant des ports maritimes, ils sont constamment congestionnés (BIDC, 2021 : 55). De ce fait, le plan transport maritime et portuaire comporte 9 projets répartis comme suit: 3 projets de construction de ports en eau profonde à Forécariah en Guinée, Buda en Guinée Bissau et Badagry au Nigéria; 3 projets de construction de ports secs à Ferkéssédougou en Côte D'Ivoire, Cinkassé au Togo et Banjul en Gambie; 2 projets d'aménagement de Terminal spécialisé et multimodal aux ports de Praia au Cap Vert et de Dakar au Sénégal; 1 projet d'acquisition d'une flotte maritime de ferry ou paquebot pour l'organisation et le transport maritime entre Dakar et Praia. Quant au secteur du transport fluvial, le plan transport fluvial comporte trois projets fluviaux: 1 projet de construction et d'aménagement de quais, d'escales, de terminaux spécialisés (réparations et entretiens navales, etc.), de ports et de complexes fluviaux le long des fleuves Niger, Sénégal

¹⁰ Le coût du programme d'investissement retenu dans le plan directeur des infrastructures terrestres est de 73,4 milliards de dollars pour le secteur des transports, principalement pour les chemins de fer (46,1 milliards de dollars) et les routes (19,4 milliards de dollars) (P. Gueye, 2023 : 11).

et Gambie; 1 projet de balisage des lits des fleuves, renforcement des mesures de sécurité et de navigation; 1 projet d'acquisition d'une flotte légère et d'équipements portuaires pour l'entretien des chenaux navigables et le transport sur les fleuves Sénégal, Gambie et Niger (P. Gueye, 2023 : 11). La réalisation de ces projets communautaires permettra de relever pas mal de défis liés à la libre circulation des personnes et le droit de résidence et d'établissement et partant de booster le processus d'intégration sous-régionale.

Conclusion

Cet article s'est penché sur la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace sous-régional ouest-africain en faisant l'état des lieux et en dégagant des perspectives pour une meilleure optimisation du processus d'intégration au sein de CEDEAO. Ainsi, il ressort de cette analyse que la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace ouest-africain, malgré les avancées significatives reste confrontée aux problèmes du non-respect des textes communautaires, à la faiblesse des échanges intrarégionaux, à l'arbitrage entre deux monnaies, à la réticence des États de concéder certaines de leurs prérogatives à l'institution supranationale, aux menaces terroristes et sécuritaires, à l'ouverture des frontières, à l'ignorance des textes par les populations et la lutte contre les pratiques anormales. Au niveau des perspectives, on relève l'existence de programmes, plans et projets de développement communautaires dans plusieurs secteurs d'activités comme la monnaie, l'agriculture, les infrastructures de transport, la coopération transfrontalière. Ainsi, la mise en œuvre des projets prioritaires de la CEDEAO contribuera à l'accélération de la croissance et au développement économique et social des pays de l'Afrique de l'Ouest. Ces projets et programmes permettront de : relier les capitales, ports, points de passages des frontières ainsi que les villes secondaires par un réseau routier de bonne qualité ; améliorer le commerce intrarégional ; contribuer à la création de millions d'emplois grâce à la construction, l'exploitation et l'entretien de ces divers projets (P. Gueye, 2023 : 11). D'où la nécessité d'une réelle volonté politique, forte et déterminée des États d'appliquer les accords qu'ils ont signés pour tendre vers une CEDEAO redynamisée, par une forte croissance économique, grâce notamment à la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux ; vers une CEDEAO mieux outillée, grâce à la mise en œuvre effective de ces projets intégrateurs pour atteindre son plein potentiel et vers une CEDEAO résiliente, qui sait s'adapter et se mettre à l'écoute des préoccupations légitimes et vitales de ses populations et non pas seulement à un groupe restreint de chefs d'État, afin de faire face aux défis actuels de la sous-région (BIDC, 2021 :3). Les multiples griefs formulés de nos jours contre la CEDEAO peuvent être corrigés à la condition d'une refonte en profondeur de l'organisation, avec des

dirigeants qui seraient plus à l'écoute des préoccupations légitimes de leurs peuples que des injonctions extérieures pour remettre cette communauté économique régionale sur les rails du progrès véritable pour reconquérir la confiance et l'espoir que ses peuples avaient placé en elle.

Références bibliographiques

BAD, 2020, *Document de Stratégie d'Intégration Régionale pour l'Afrique de l'Ouest*, version révisée (DSIR-AO 2020-2025), Abidjan, BAD, 122 p.

BADA Amévi Antor, 2021, « Libre circulation des personnes et des biens dans l'espace ouest-africain : enjeux et défis », *Revue Internationale de Linguistique Appliquée, de Littérature et d'Education (RILALE)*, Volume 4, Numéro 1, Février 2021, p.57-68.

BAKOUF Ferdinand et NDOYE Daniel, 2016, « Pourquoi et quand instaurer une monnaie unique dans la CEDEAO », *Africa Economic Brief (AEB)*, vol.7, n°1, Abidjan, BAD, p.1-20.

BIDC, 2021, *Stratégie 2025 : vers une CEDEAO redynamisée, outillée et résiliente*, Lomé, 91 p.

BONJEAN Catherine Araujo et BRUNELIN Stéphanie, 2013, « Le commerce agricole en Afrique de l'Ouest et du centre : les frontières sont-elles abolies ? », *Revue d'économie du développement*, n°1, vol.21, p.5-31.

CEA, 2018, « Intégration régionale en Afrique de l'Ouest : défis et perspectives », *présentation sur le thème de la vingt et unième session du Comité intergouvernemental d'experts - Document de réflexion*, Cotonou, 14 p.

CEDEAO, 1979, « A / P 1 / 5 / 79, *Protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement* » in *Journal officiel de la CEDEAO*, vol. 1, Dakar, CEDEAO, Juin 1979, p.3-6.

CEDEAO, 2010, *Vision 2020 de la CEDEAO : vers une Communauté démocratique et prospère*, Abuja, Commission de la CEDEAO, 40 p.

CEDEAO, 2022, *La CEDEAO des peuples : paix et prospérité pour tous (la vision 2050 de la CEDEAO)*, Abuja, Commission de la CEDEAO, 64 p.

CNUCED, 2015, *Intégration régionale et mesures non tarifaires au sein de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)*, Genève, CNUCED, 41 p.

COMMISSION DE L'UNION AFRICAINE, 2011, *État de l'intégration en Afrique*, 3^e édition, Addis-Abéba, CUA, 252 p.



COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE (C.E.A), 2021, *Profil socioéconomique de l'Afrique de l'Ouest*, Addis-Abéba, CEA, 40 p.

CSAO/ CEDEAO, 2005, *Perspectives régionales de développement à moyen et long terme de l'Afrique de l'Ouest*, Abuja, CSAO/OCDE, 82 p.

GUEYE Pathé, 2023, « Présentation du plan directeur des infrastructures de transport de la CEDEAO 2020-2045 », *Communication à l'atelier portant sur le thème : un développement des infrastructures pour réussir l'intégration régionale*, Lomé, p.1-12.

JAGIELLO Szymon, 2017, « La CEDEAO a-t-elle aussi peu d'échanges commerciaux que les estimations officielles le suggèrent ? », *FORBES AFRIQUE*, mars 2017, p.74-77.

KOBILA James Mouangue, 2017, « Bilan de la libre circulation des personnes en Afrique » in *Revue Interventions économiques*, Hors-série, p.64-69.

KOITA Younoussa, 2005, La situation générale des opérations de transport sur les corridors de la Communauté Economique Des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Communication, Association mondiale de la route (PIARC) in <https://www.piarc.org>, consulté le 10/02/2024 à 23h 09 mn.

LABORATOIRE CITOYENNETE, 2013, « La libre circulation des personnes dans les espaces CEDEAO-UEMOA », Ouagadougou, Document de vulgarisation in <https://www.labo-citoyennete.org>, consulté le 10/02/2024 à 23h 34 mn.

NJIFEN Isofofou, 2014, L'informalité : un nouveau paradigme de développement et de l'intégration régionale en Afrique, Communication à la 8eme Conférence économique africaine in <http://jaga.afrique-gouvernance.net>. Consulté le 8 mars 2024 à 10h 07mn.

ROBIN Nelly, 2009, « La CEDEAO, un espace de libre circulation, poste frontière avancé de l'espace Schengen », *TREMOLIERES Marie* (dir.), 2009, Les enjeux régionaux des migrations ouest-africaines : perspectives africaines et européennes, Paris, OCDE, CSAO, 2009, p.149-165.

SIGUE Oussény, 2017, « Transport routier de marchandises et intégration dans l'espace CEDEAO : enjeux et contraintes », *Science et technique*, Lettres, Sciences sociales et humaines, Vol. 33, n°2, Juillet-décembre 2017, p.61-76.

TSIGBE Koffi Nutefé et KPAYE Koffi Bakayota, 2017, « La question de la libre circulation des biens dans l'espace CEDEAO (1975 - 2015) », *Revue Interventions économiques*, Hors-série, p.40-43.

ZOGO NKADA Simon-Pierre, 2011, « La libre circulation des personnes : réflexions sur l'expérience de la CEMAC et de la CEDEAO », *Revue Internationale de Droit Economique*, vol.1, T.XXV, p.113-136.