

## Numéro spécial

## Une campagne régionale pour la libre circulation dans l'espace cedeao

**Edito** | Par Tchernou Hamadou Boulama, Coordinateur de la campagne régionale, Alternative espaces citoyens



Tchernou Hamadou Boulama, Abidjan (2012) - © AEC

« Vous avez vos papiers en règle, c'est bien. Laissez-moi vous dire, vous croyez que je suis assis ici au soleil pour rien ? » grogne, l'air énervé un policier ivoirien face à des dizaines d'étudiants nigériens en partance pour Abidjan. Face à cette franchise déconcertante, le chef du groupe a sorti un petit billet dont la vue a desserré la mine de l'agent en uniforme. Cette anecdote vient rappeler que le quotidien des voyageurs dans la CEDEAO est ponctué de rackets, de paiements de « faux frais » qui servent à remplir les poches d'agents indélébiles.

Pourtant, en mai 1979, les chefs d'Etat et de gouvernement de quinze pays d'Afrique de l'Ouest ont paraphé à Dakar, un Protocole sur la libre circulation, le droit de résidence

et d'établissement qui stipule que « les citoyens de la Communauté ont le droit d'entrée, de réaliser et de s'établir sur les territoires des États membres ».

35 ans après la signature du Protocole, voyager dans l'espace communautaire est un véritable parcours du combattant. Au mépris total des textes, les forces de défense et de sécurité agissent selon leur bon vouloir pour réglementer les entrées et sorties des territoires. Les ressortissants de la communauté sont obligés de mettre la main à la poche pour passer les postes de contrôle. Il est fréquent que certains voyageurs soient dépossédés de leurs biens, au vu et au su de tous. Selon une étude menée par la commission de la CEDEAO, environ 77% des immigrants payent des pots-de-vin à chaque passage aux postes transfrontaliers. A cette extorsion de biens s'ajoutent des actes de violence, de détentions arbitraires qui détournent de nombreux voyageurs des voies légales, pour des parcours plus dangereux, au point où certains d'entre eux meurent sur les routes migratoires.

« La détention de titre de voyage légal ne dispense pas des rackets et des prélèvements illicites », a déclaré Kadré Désiré Ouédraogo, Président de la Commission de

la CEDEAO, lors du forum régional citoyen sur la libre circulation des personnes et des biens organisé le 3 juillet 2014 à Ouagadougou. C'est dire que les autorités au plus haut sommet sont informées de la monétarisation du franchissement des frontières et autres pratiques anormales sur les axes routiers ; mais ils sont presque impuissants, voire complices diront certaines langues fourchues.

Face à ces dérives, la société civile se mobilise pour demander le respect strict des textes communautaires. Les appels à l'action et les mouvements de revendication en faveur de la libre circulation gagnent du terrain et en intensité. Les structures gouvernementales et les acteurs non étatiques multiplient les initiatives de promotion de la mobilité. Parmi elles, celle d'un collectif d'organisations de la société civile ouest-africaine et maghrébine regroupées sous la dénomination de Loujna-Touankaranké, qui a lancé en janvier 2014, une campagne de plaidoyer en vue d'une meilleure fluidité de personnes et des biens dans l'espace communautaire.

Étalée sur douze mois, cette campagne comportait deux principales étapes : une activité de lancement et une semaine de mobilité régionale qui se sont tenues dans les quatre pays d'intervention de la campagne : la Côte d'Ivoire, le Mali, le Niger et le Sénégal.

Lire la suite p.2

## Dans ce numéro

### POINT DE VUE

De part et d'autre d'une frontière africaine, Samir Abi, Vision solidaire (Togo) p.3  
Sensibilisation des parlementaires et des décideurs, un premier bilan, Tchernou Hamadou Boulama p.7

### RENCONTRES

Sénégal - Moustapha Kémal Kébé, RE.MI.DEV p.2  
Niger - Ali Seydou, ANDDH p.5  
Mali - Ousmane Diarra, AME p.6

### PLEINS FEUX : À la rencontre des populations et des voyageurs

Sénégal - Une caravane de Dakar à la frontière gambienne p.4  
Niger - Une journée de mobilisation contre les tracasseries routières p.4  
Côte d'Ivoire - L'engagement de la CSCI : faire de la mobilité un droit pour tous p.5

### INFORMATIONS

Les limites des textes et de leur application p.3  
Quelques chiffres sur les tracasseries routières p.6

Loujna-Touankaranké pour la protection et l'accès aux droits des migrants

### Suivez nous :

facebook - Loujna Touankaranké  
twitter - projet\_loujna

[www.lacimade.org/loujnatouankaranké](http://www.lacimade.org/loujnatouankaranké)

Sous le thème « abolir les entraves à la libre circulation », la semaine de mobilité régionale a comporté diverses activités dont des rencontres stratégiques avec les décideurs et les médias, des conférences, des journées de soutien aux migrants, des actions de sensibilisation à des postes frontières et dans les gares routières, des projections de films. Cette semaine visait d'une part à inciter les citoyens de l'espace communautaire à résister aux tracasseries routières et violations de leurs droits, et d'autre part à amener les décideurs nationaux et régionaux à prendre des mesures audacieuses pour mettre fin aux pratiques anormales sur les routes.

Les rencontres avec les parlementaires et les hauts responsables des ministères concernés ont été des moments forts d'échanges et de formulation de recommandations concrètes en vue de réduire les difficultés des voyageurs et transporteurs de marchandises.

Dans la croisade menée par la société civile contre la forteresse de la CEDEAO, le collectif Loujna a apporté sa modeste contribution, avec une approche se démarquant des discours convenus. Contrairement à beaucoup d'autres acteurs, Loujna s'est refusé à aborder la question migratoire sous l'angle de la promotion de la migration légale et

de la sensibilisation à la lutte contre la migration « clandestine ». Une posture qui expliquerait peut-être que la Commission de la CEDEAO n'a pas souhaité soutenir notre projet. Quand au bilan de cette campagne, la libre circulation n'est toujours pas effective, mais nous y contribuons. Du reste, dans certains pays comme la Côte d'Ivoire, on enregistre des progrès notables dans la levée des barrages. Toutefois, la malédiction du virus Ebola et les mesures de restrictions de la circulation à l'intérieur de la communauté sont venues rappeler à chacun de nous que la CEDEAO des peuples n'est pas pour demain. |



Moustapha Kémal Kébé

## Interview de Moustapha Kémal Kébé, REMIDEV

« SOUVENT ENTRE THÉORIE ET PRATIQUE, IL Y A UN FOSSÉ »

Moustapha Kémal Kébé est chargé de projet pour le RE.MI.DEV (réseau migration et développement), il revient sur la semaine de mobilité à Dakar.

| Propos recueillis par Lydie Arbogast (Échanges et partenariat, REMIDEV), Dakar, mai 2014

**Lydie Arbogast :** Pouvez-vous nous décrire le contexte qui a mené au lancement de la campagne CEDEAO sur la liberté de circulation des personnes et des biens ?

**Moustapha Kébé :** [...] Notre réseau REMIDEV travaille dans un projet dénommé Loujna-Toukaranké, dans le cadre régional et international, avec différentes organisations dans les différents pays. Dans ce cadre (...) cette année, nous menons une campagne de vulgarisation du protocole de libre circulation dans l'espace CEDEAO. Cette année coïncide avec le 35<sup>ème</sup> anniversaire de ce texte, qui a été signé par les Etats de la CEDEAO mais tarde toujours à être effectif, ce qui freine la mobilité dans cet espace-là.

*Depuis 1986, les citoyens de la CEDEAO ont la possibilité d'aller dans les pays membres sans obligation de visa*

**LA :** Quels sont les obstacles à la liberté de circulation des citoyens de la CEDEAO ?

**MK :** Il y a différents types de problèmes. De 1979 à aujourd'hui, il y a eu plusieurs étapes dans la mise en œuvre de ce protocole. En 1986, nous sommes passés à la première étape avec le droit d'entrer. Puis, par la suite, le droit de résidence et le droit d'établissement ont également été mis en place. Depuis 1986, les citoyens de la CEDEAO ont la possibilité d'aller dans les pays membres de la CEDEAO pour une durée de 90 jours, sans obligation de visa. Au-delà de ce délai, ils ont en principe la possibilité de demander une carte de séjour pour continuer à vivre dans ces pays là. Mais souvent, entre la théorie et la pratique, il y a un fossé. Les populations, les commerçants, et les migrants font face à d'importantes tracasseries au niveau des postes frontières. Bien souvent, les forces de l'ordre et les agents des services de l'immigration contraignent les personnes à payer des taxes illicites. Il y a des rackets et des harcèlements, qui peuvent même être parfois physiques ou sexuels. (...) Ces obstacles freinent la mobilité et par

conséquent, les échanges économiques entre nos Etats. C'est pour ces raisons que nous avons décidé de mener cette campagne (...) nous souhaitons sensibiliser les décideurs, notamment les parlementaires, les agents de certains Ministères (tels que les ministères de l'Intérieur et des Affaires étrangères) et certains organes régionaux comme la Commission de la CEDEAO. Enfin, nous souhaitons également interpeller les médias sur ces problématiques.

**LA :** Pouvez-vous nous dire ce qu'il s'est passé en mai durant la semaine de mobilité, en particulier ici au Sénégal ?

**MK :** Au niveau du Sénégal, nous travaillons au sein du REMIDEV avec une trentaine d'associations, mais aussi avec des journalistes, des étudiants et des syndicats. Dans le cadre de ce projet, nous avons décidé d'organiser différentes activités : après une conférence de presse, (...) une caravane d'une trentaine d'activistes est partie de Dakar pour aller jusqu'à la frontière sénégal-gambienne. Sur leur route, les activistes ont fait plusieurs escales dans différentes villes pour sensibiliser les populations à leurs droits, aux niveaux des points de rencontres tels que les gares routières et les marchés. Au-delà, nous avons diffusé nos messages dans les médias en participant à des émissions à la radio et à la télévision mais également à travers des communiqués dans la presse écrite afin de toucher le plus large public possible.

**LA :** Finalement, beaucoup de personnes ne savent même pas qu'elles ont des droits liés au protocole de libre circulation au sein de l'espace CEDEAO ?

**MB :** C'est tout à fait vrai. La plupart des migrants et des transporteurs connaissent l'espace CEDEAO mais ne connaissent pas les textes de la CEDEAO. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons informer les populations, à travers ces différents moyens (slogans, débats publics, flyers, etc. Le tout en français, mais également en langue locale.

— **En savoir plus :**

Lire l'intégralité de l'interview sur le site d'Échanges et partenariats <http://emi-cfd.com/echanges-partenariats/?p=3442>

## De part et d'autre d'une frontière africaine

**INVITÉ** | Samir Abi, Vision solidaire (Togo)

D'autres pays de la sous-région se mobilisent pour une application effective de la libre circulation dans l'espace CEDEAO, Samir Abi, Directeur de l'association togolaise Visions Solidaires et économiste, nous livre son point de vue.

Lomé offre ce charme d'être la capitale au monde la plus proche d'une frontière. À cela s'ajoute les relations « mi-figue mi-raisin » ayant marqué l'histoire entre le Ghana et le Togo depuis l'indépendance et qui font de la frontière Togo-Ghana, l'une des plus sécurisées d'Afrique de l'ouest. Et pourtant tout au long de ces barbelés de fer parsemés de piquants, séparant des familles entières ayant l'*Ewé* (langue locale parlée au Togo, au Ghana et au Bénin) en partage, nombreux sont les passages hors de contrôle par lesquels les populations transitent pour diverses activités allant de la participation aux funérailles de cousins aux trafics en tout genre. Les citoyens de l'espace, plongés dans une contradiction frappante entre les textes adoptés par les chefs d'Etats de la CEDEAO et la réalité des frontières toujours difficiles de passage, ne cessent de demander des explications sur ces faits.

Une récente rencontre avec les services d'immigration togolais et ghanéens nous a permis de nous faire notre opinion sur les réels obstacles derrière la volonté de libre circulation en Afrique de l'ouest. Après des heures de passionnantes discussions, voici deux explications avancées par les agents d'immigration qui semblent intéressantes de partager.

### La langue coloniale

Des deux côtés de la frontière, la première raison avancée qui explique toutes les barrières encore solides contre une liberté totale de mouvement dans l'espace communautaire est la langue. La colonisation a réussi son œuvre d'assimilation en faisant de communautés entières ayant des cultures en partage, des ennemies à cause d'une langue étrangère imposée officielle.

Ainsi, la communication est rendue difficile entre les agents d'immigration de part et d'autres de la frontière. Les agents d'immigration du côté ghanéen accusent leurs homologues togolais de ne jamais faire cas des textes exigeant le passeport comme document officiel de circulation dans l'espace CEDEAO. Pour leur part, les Togolais, considérant le caractère spécial de Lomé, obligent à des concessions sur le texte pour faciliter le passage des riverains. En tout état de cause la communication passe mal, les uns accusant les autres de ne pas faire suffisamment l'effort de comprendre leur langue officielle. Le panafricanisme des pères de l'indépendance est foulé au pied de la langue aussi étrangère soit elle.

### La monnaie

L'argument monétaire nous a été servi par les agents ghanéens de l'immigration. Après

cinquante ans d'appartenance à la zone UEMOA et d'usage de sa monnaie, le franc CFA, cet argument résonne grandement aux oreilles des francophiles que nous sommes et éclaire quelques aspects des difficultés d'une réelle intégration africaine.

Pour la petite histoire, bien avant la francophonie, le franc CFA est le premier instrument de néo-colonisation inventé par la France pour maintenir ses anciennes colonies d'Afrique de l'ouest et du centre sous son joug. La création de la zone UEMOA est venue fragiliser l'effort d'intégration ouest africaine opposant ainsi les intérêts de la France à ceux des géants de la région notamment le Nigeria et le Ghana. Cette dernière intervention d'Eric, l'agent ghanéen, est l'illustration : « Penses-tu que la France laissera vos pays francophones adopter une monnaie unique de l'Afrique de l'ouest en laissant le franc CFA ? »

L'intégration ouest-africaine a encore un long chemin devant elle. |

### — En savoir plus :

<http://visionssolidaires.com/>

## Les limites des textes et de leur application

Le Protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement dans la CEDEAO a fêté ses 35 ans. Pourtant, la circulation régionale est encore sérieusement entravée. Les espoirs suscités par le Protocole ont été déçus sur le terrain par le hiatus entre l'adoption des textes et leur non application.

### Que prévoit le protocole ?

Il garantit la libre entrée sur le territoire d'un État membre aux citoyens de la CEDEAO, pour un séjour de moins de 90 jours et la possibilité d'obtenir le droit de résidence pour exercer ou non une activité professionnelle et conférant les mêmes droits et libertés que ceux des nationaux, exception faite des droits politiques. Le droit d'établissement permet quant à lui de créer des entreprises dans les conditions définies par la législation de l'État d'accueil.

### Une liberté de circulation toujours entravée

Sur les routes, la libre circulation est loin d'être une réalité : tracasseries policières et douanières, rackets sur les axes routiers et postes frontières, pratiques discriminatoires, violences et arrestations arbitraires perpétrées par des agents de l'immigration zélés ou des forces de sécurité ignorant les textes communautaires. Des pratiques parfois accentuées par les mesures de lutte contre l'immigration dite clandestine prises par les différents pays ouest-africains. Les contrôles ont tendance à se multiplier, souvent sous la pression des politiques européennes. Lorsqu'ils sont en déplacement, les ressortissants, mais aussi les non ressortissants de la CEDEAO ne sont guère protégés contre les violations de leurs droits.

### Des limites contraignantes

Le manque d'harmonisation des législations nationales et l'absence de mise en œuvre effective de la citoyenneté CEDEAO compliquent davantage la libre circulation. Tandis que certains accords bilatéraux permettent l'accès au territoire des ressortissants CEDEAO avec une carte d'identité, le Protocole prévoit uniquement l'abolition des visas et conditionne ainsi l'entrée à la possession d'un passeport. Les Etats disposent aussi du pouvoir discrétionnaire de refuser l'entrée à tout citoyen qualifié d'immigrant « inadmissible » aux termes de leur législation. Ils peuvent de même refuser de délivrer la carte de résident ou expulser une personne pour des raisons de sécurité nationale ou de bonnes mœurs.

| Par Tcherno Hamadou Boulama et Anne-Sophie Wender

## A la rencontre des populations et des voyageurs

A la frontière entre la Gambie et le Sénégal ou à celle entre le Niger et le Burkina Faso, des militants se sont mobilisés pour sensibiliser les populations à leurs droits

### Sénégal : Une caravane de Dakar à la frontière gambienne

Pour sensibiliser et échanger avec les populations, le RE-MIDEV et les organisations de la société civile sénégalaise engagées dans la campagne pour la liberté de circulation dans l'espace CEDEAO sont allés à la rencontre des voyageurs, des commerçants et des chauffeurs en sillonnant les routes et les gares routières depuis Dakar jusqu'à la frontière Gambienne.

Selon Mignane Diouf, membre du RE.MI.DEV, « les voyageurs et les citoyens simples qui font des passages réguliers aux postes frontaliers sont confrontés à des tracasseries administratives et routières, à des délais d'attente préjudiciables aux activités économiques ou alors ils payent des frais illégitimes pour rendre visite aux familles installées dans un pays de la CEDEAO » et le corridor Dakar-Banjul fait partie des axes particulièrement touchés.

L'idée de cette caravane est d'informer les citoyens sur leurs droits mais aussi d'inciter les voyageurs, transporteurs, transhumants, et les migrants de l'espace communautaire à dénoncer les obstacles illégitimes à la libre circulation et à résister aux violations de leurs droits.

Durant la caravane, les chauffeurs et les voyageurs ont partagé avec les militants les difficultés rencontrées sur les routes et que le réseau a rapporté aux députés, au Conseil économique, social et environnemental ainsi qu'à divers ministères et institutions régionales : «Le sens profond de cette campagne est d'aider à booster



Frontière de Karang, Sénégal (2014) - © RE.MI.DEV

le dispositif organisationnel à l'intérieur de la CEDEAO, d'amener les décideurs à agir à travers des mesures courageuses visant à supprimer tous les obstacles à la libre circulation des personnes et des biens» indique Mignane Diouf. |

#### — En savoir plus :

APS, Des jeunes de la CEDEAO engagés pour l'arrêt des tracasseries sur les routes, 30/05/2014

### Niger – Une journée de mobilisation contre les tracasseries routières

C'est dans une ambiance festive que s'est déroulée, le 29 mai 2014, à Makalondi (à une centaine de kilomètres de Niamey, vers la frontière avec le Burkina Faso), la journée de protestation contre les tracasseries routières. Cette manifestation marquait la fin de la semaine de mobilité qui a eu lieu simultanément dans quatre États de la CEDEAO.

Plusieurs invités parmi lesquels des acteurs de la société civile, des parlementaires et le gouverneur de la région de Tillabéry, ont manifesté avec la population locale pour marquer leur désir de voir, enfin, le Protocole sur la libre circulation des personnes mis en application, 35 ans après sa signature.

Les habitants de Makalondi ou des environs étaient nombreux à converger vers la place publique qui, pour l'occasion, était submergée de monde en cet après-midi du 29 mai. Plusieurs allocutions, dont certaines en langue locale (Gourmantché, Djerma) ponctuées par les animations de groupes locaux, ont émaillé cette cérémonie (représentants associatifs locaux et nationaux, mairie, députés, commission nationale des droits de l'homme). | Par Seydou Assane, Alternative espaces citoyens

#### — En savoir plus :

Journal Alternatives, numéro spécial migrations, septembre 2014

### Ils ont dit

#### Abdoulkadri Tidjani, Député (Niger)

« Le problème posé par la campagne est la non application du Protocole dans les Etats membres. Si les textes n'ont pu être appliqués c'est aussi parce qu'ils comportent des insuffisances. En tant que parlementaires, nous sommes tout à fait disponibles pour revisiter ces textes pour qu'ils puissent désormais connaître une application effective, pour le grand bonheur des populations de l'espace CEDEAO. Nous soutenons toute la démarche des organisations qui portent cette campagne et ensemble nous ferons tout pour une mise en oeuvre effective du protocole au Niger. »

#### Djabiri Hassane, gouverneur de Tillabéry (Niger)

« Il y a 35 ans que le Protocole de la CEDEAO sur la libre circulation a été signé. Mais les tracasseries et les rackets des voyageurs demeurent monnaie courante. Pour le cas du Niger, plusieurs fois, il nous a été rapporté ces types de pratiques sur nos routes. Pourtant le Protocole est clair, dans l'espace communautaire, les citoyens et leurs biens doivent circuler librement. J'appelle les députés à revisiter les textes en introduisant des sanctions sévères contre les agents coupables de rackets ou d'escroquerie sur nos routes. (...) Les textes rappellent aussi que les citoyens de la CEDEAO, pour circuler dans leur espace, doivent se prémunir de documents de voyage. (...)»

| Propos recueillis par Seydou Assane

## Côte d'Ivoire : L'engagement de la CSCI, faire de la mobilité un droit pour tous !

| Par Abdéramane Cissé, Convention pour la société civile ivoirienne (CSCI)

En prélude à la semaine de la mobilité, la CSCI a initié une série de tournées et de rencontres. En tout premier lieu, elle s'est rendue dans les gares routières pour le Burkina Faso, Ghana, Togo, Mali et Guinée où elle a sensibilisé les chefs de gare et les voyageurs sur les droits du citoyen de la CEDEAO contenus dans le protocole. Ensuite, elle a été reçue en audience par des personnalités diplomatiques du Bénin, du Nigeria et de la Guinée qui ont exprimé tout l'intérêt qu'ils accordent à cette semaine de mobilité. Ce même enthousiasme a été ressenti au niveau des chefs des communautés migrantes en Côte d'Ivoire eu égard à leur détermination à s'impliquer dans la semaine de la mobilité. À l'issue de ces activités, la CSCI a procédé, le vendredi 4 juillet à Abidjan, au lancement de la semaine de la mobilité. Au cours de cette cérémonie, une recommandation a été faite à l'endroit des autorités des différents pays afin qu'elles appliquent le Protocole de la CEDEAO, conférant aux ressortissants des 15 pays membres, le droit de circuler librement dans l'Etat de leur choix pour exercer ou non, une activité. C'est l'axe Abidjan-Noé (frontière Ivoiro-Ghanéenne) qui a été choisi pour lancer une caravane. Au cours du trajet des supports de communication ont été distribués aux agents des forces de l'ordre et une escale a été faite à Aboisso (Sud-est de la Côte d'Ivoire). Une émission d'information sur les antennes de Radio Paix Sanwi

d'Aboisso s'est déroulé durant cet escale, avant que la caravane ne mette le cap sur Noé avec pour objectif la sensibilisation des communautés migrantes et la rencontre avec les unités de la police, de la douane et des FRCI (Forces républicaines de Côte d'Ivoire) présentes au poste frontalier de Noé. Certaines personnalités présentes ont rehaussé de leur présence cette campagne notamment le sous-préfet de Noé, qui a souligné l'importance d'une telle campagne, pour améliorer la liberté de circulation des personnes et des biens. Selon Tcherno Hamadou Boulama, coordinateur de la campagne régionale venu du Niger pour la circonstance, les pratiques anormales sur les axes routiers persistent et il est important de se mobiliser. Madame Tano, de la CSCI, s'est adressée aux communautés migrantes composées d'hommes et de femmes Guinéens, Ghanéens, Burkinabé, Togolais, Ivoiriens etc. Les échanges qui ont suivi ont permis d'échanger sur les nombreuses préoccupations des participants. Puis, une rencontre avec les forces de sécurité a constitué une étape importante de cette caravane. Enfin, un atelier a permis de regrouper quinze députés, issus en majorité de la Commission de la CEDEAO de l'Assemblée nationale qui ont manifesté à l'issue des travaux leur intérêt pour la mise en place d'une plateforme parlementaires - société civile. |

## Entretien avec Ali Seydou, vice-président de l'ANDDH et Président du Comité national de la campagne

| Propos recueillis par Seydou Assane, Niger

**Seydou Assane :** Pourquoi cette semaine de mobilité?

**Ali Seydou :** Le Protocole sur la libre circulation a été signé il y a 35 ans. Malheureusement, on constate sur le terrain que cela tarde à se concrétiser et c'est pourquoi nous avons jugé utile de mener cette campagne de sensibilisation afin que ces textes qui ont été ratifiés par nos chefs d'Etat soient mis en pratique. Douze structures de la société civile nigérienne, que je tiens à remercier pour leur collaboration, y ont pris part et vont davantage consolider cette synergie afin que cette thématique soit chaque jour défendue et portée à la connaissance des uns et des autres.

**SA :** Pensez-vous qu'avec ce genre d'initiatives vous pouvez changer la situation sur le terrain?

**AS :** En réalité, une campagne consiste dans un premier temps à informer et éveiller les consciences et à démontrer que sur le plan juridique les textes existent et qu'ils doivent être mis en application. Et pour cela, il faut les connaître. C'est ça l'objet de la campagne. Elle vise à sensibiliser, à informer, à faire connaître aux

populations, aux leaders et aux décideurs ces textes, afin qu'ils se les approprient et les mettent en application. Durant cette semaine de mobilité, nous avons organisé des rencontres et des séances de travail avec les médias, la Commission nationale des droits humains (CNDH), les parlementaires. Nous avons organisé un « déjeuner plaidoyer » sur la migration où les uns et les autres ont eu à donner leurs points de vue. Des émissions, des débats radio télévisés, des articles de presse ont été publiés dans les journaux, sur la toile et les réseaux sociaux.

**SA :** Quelle suite envisagez-vous à cette action?

**AS :** Dans la droite ligne des objectifs de la campagne, il s'agit, une fois le bilan fait, de recueillir les impressions et les nouvelles propositions et de les transmettre, par un comité désigné par le collectif Loujna, à la Commission de la Cedeao.

— **En savoir plus :**

Journal Alternatives, numéro spécial migrations, septembre 2014

## Ils ont dit

Représentant de la Commission nationale des droits de l'homme du Niger (CNDH) | Propos recueillis par Seydou Assane

« Le développement des Etats repose sur le respect des droits inhérents à la personne humaine. La méconnaissance de ces droits (...) engendre inévitablement des actes de barbaries et de discriminations. (...) De l'indépendance à nos jours, le Niger a toujours réaffirmé son adhésion à l'Etat de droit, aux droits de l'homme, aux principes d'égalité et de non discrimination. (...) Il y a 35 ans, le Niger a signé le protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement, malheureusement, selon un certain nombre d'échos qui nous parviennent au niveau de la CNDH, force est de constater que cette liberté de circulation des personnes n'est pas effective. Cette situation est particulièrement ressentie dans le transport des marchandises et des biens, dont les conséquences sont les tracasseries de toute sorte, les humiliations, les violations des droits de l'homme. Pour être clair avec vous : la corruption. »



Ousmane Diarra, Bamako (2014) - © La Cimade

## Entretien avec Ousmane Diarra, Président de l'association malienne des expulsés

« UNE MAJORITÉ DE MALIENS NE CONNAISSENT PAS LEURS DROITS »

| Propos recueillis par Anne-Sophie Wender (Cimade), Bamako, mars 2014

**Anne Sophie Wender :** Pourquoi était-il important pour l'AME de s'engager pour la libre de circulation dans l'espace CEDEAO ?

**Ousmane Diarra :** C'est très important pour nous d'être actifs dans cette campagne. Vous savez, l'AME est une organisation créée par des migrants, nous sommes partenaires du réseau Loujna-Tounkaranké et c'est dans ce cadre qu'on a lancé l'initiative d'une campagne de sensibilisation sur la libre circulation dans l'espace CEDEAO. Au niveau du Mali, nous avons mis en place, l'AME et l'ARACEM, une commission nationale de campagne. Pour nous, il est important de sensibiliser, car la grande majorité des Maliens ne connaissent pas le protocole de libre circulation et ne connaissent donc pas leurs droits.

### *Cette année est une année historique, le protocole a 35 ans. Pourquoi les textes ne sont toujours pas appliqués ?*

Cette campagne nous permet de mobiliser les parlementaires, les décideurs, la société civile malienne et celle des pays concernés et de rappeler que l'existence du Protocole car son contenu semble oublié par moment. Nous souhaitons que les décideurs prennent plus en main l'aspect de la libre circulation dans l'espace communautaire. Cette année est une date historique car le Protocole a été signé il y a 35 ans. Il est important aujourd'hui de discuter franchement, de voir ce qui a marché, ce qui n'a pas marché, pourquoi les textes ne sont pas appliqués ? Pourquoi il y a encore des tracasseries sur la route ? Il faut que nous trouvions ensemble

une solution pour que le texte ratifié ait une application effective.

**ASW :** Quelles sont les atteintes que vous constatez et les blocages à l'application des textes ?

**OD :** Nous constatons que les agents de la police et des douanes n'appliquent pas les textes et c'est un des aspects sur lesquels on souhaite travailler. Mais le contexte actuel n'est pas propice et c'est une de nos craintes. Aujourd'hui, l'Afrique de l'Ouest n'est pas stable et cela impacte sur la libre circulation et sur les possibilités de la faire évoluer. Si on prend l'exemple du Mali, avec la guerre qui a éclaté en 2012, les pays frontaliers renforcent les contrôles en raison des dispositions de lutte contre le terrorisme.

**ASW :** Comment les politiques migratoires nationales influencent l'application des textes sur la libre circulation ?

**OD :** Les politiques nationales peuvent avoir un certain impact. Au Mali, la politique nationale est en cours d'élaboration depuis 2 ans. Mais ce qui influence le plus et qui souvent n'est pas favorable, ce sont les conventions bilatérales, en particulier celles entre le nord et le sud, car elles peuvent dénaturer le Protocole. Par exemple, les accords de Cotonou prévoient dans leur article 13 l'adoption d'accord de réadmission (entre l'UE et les pays ACP, mais aussi entre pays ACP), de tels accords bilatéraux peuvent avoir un impact s'ils ne prennent pas en compte les dispositions des textes de la CEDEAO. Les 15 Etats membres doivent réfléchir et trouver une réponse pour que l'initiative de l'espace ait une vraie réalité. |

#### — En savoir plus :

[www.expulsesmaliens.info/](http://www.expulsesmaliens.info/)

## Quelques chiffres sur les tracasseries routières

L'impact des entraves à la liberté de circulation dans l'espace CEDEAO est tel que le Comité permanent inter-État de lutte contre la sécheresse dans le Sahel (CILSS) publie régulièrement des rapports d'observation sur les tracasseries routières dans l'espace régional. En effet, selon le Comité, un des principaux obstacles au développement des échanges inter-étatiques de produits agricoles et agroalimentaires en Afrique de l'Ouest est la multiplication des « postes de contrôle qui constituent les supports naturels des barrages administratifs et des frais de toutes sortes (taxes officielles, redevances, cotisations, prélèvements illicites, etc.) ». Selon le dernier rapport pu-

bliant des enquêtes menées durant le mois de juillet 2014, le nombre de points de contrôle demeure en moyenne très élevé, même s'il a légèrement baissé et varie d'un pays à l'autre. Certains axes routiers enregistrent ainsi des records comme l'axe Ouagadougou (Burkina-Faso) – Acra (Ghana), qui compte 62 postes de contrôle sur 1 004km soit un barrage tous les 16km. Le CILSS souligne que les transporteurs et commerçants de produits agro-pastoraux souffrent de plus en plus de paiements illicites. Pour exemple, en moyenne sur 100 km, les chauffeurs au Mali ont payé 403,76 \$ pour le riz étuvé. Selon le rapport, les agents de contrôle au Mali, Niger, Bénin et Burkina Faso sont ceux qui perçoivent les paiements illicites et les pots de

vins les plus élevés. Selon l'organisation, les « faux frais » représentent environ un tiers des coûts de transport (le carburant et les frais administratifs constituant les deux autres tiers). Conséquence directe, le temps consacré au contrôle lors des trajets est très élevé : le CILSS a ainsi enregistré le délai le plus long pour 100km sur le corridor de céréales au Niger : 120mn consacrées aux contrôles. |

#### — En savoir plus :

Rapport 2014 sur les tracasseries routières de la CILSS (comité inter-État pour la lutte contre la sécheresse au Sahel) - <http://www.cilss.bf/spip.php?article455>



# Sensibilisation des parlementaires et des décideurs, un premier bilan

**NIGER** | Par Tcherno Hamadou Boulama, coordinateur de la campagne régionale

« La libre circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO reste toujours une équation. Malgré l'existence des textes, les frontières de la sous-région demeurent de véritables forteresses dressées contre toute fluidité. Pour exemple, rien qu'entre Niamey et la frontière avec le Burkina Faso, longue seulement d'une centaine de kilomètres, on dénombre environ sept points de contrôle. Mieux, sur la route nationale Cotonou-Niamey (1036 km), il existerait une trentaine de postes tout comme entre le port de Lomé et Ouagadougou (989 km). La douane caracole en tête des corps qui contrôlent le plus dans les pays ouest africains francophones. Elle est suivie par la gendarmerie et la police. À la tête des pays les plus tracassiers de la communauté, on retrouve le Niger, suivi du Bénin, du Burkina Faso, du Ghana et de la Côte d'Ivoire. Ainsi, au Niger, pour éviter le temps perdu du fait des contrôles qui deviennent de plus en plus longs et qui entraînent déchargements et chargements des véhicules, les opérateurs préfèrent donner de « faux frais » pour continuer la route au lieu de payer la charge réglementaire à l'Etat. Pourtant, la réponse à apporter est toute simple : du moment où les textes existent, il suffit de les appliquer. D'où l'intérêt de ce plaidoyer à travers lequel les décideurs politiques peuvent prendre conscience de la situation et agir dans le sens d'obtenir l'application du protocole.

(...) Au Niger, un des aspects importants de la campagne était la disponibilité des parlementaires, qui sont une quinzaine à avoir accepté de s'associer et de s'engager aux côtés de la société civile. Ces parlementaires l'ont compris parce que ce sont les citoyens dont ils sont les représentants, qui souffrent sur les routes et sont victimes d'extorsions de leurs maigres biens lors des voyages ; ce sont eux qui sont victimes de fouilles et même de détentions arbitraires. La question de la circulation des biens a aussi retenu l'attention des parlementaires, parce que nous sommes un pays de l'hinterland, très fragile et en proie à des situations d'insécurité alimentaire à cause de la récurrence des sécheresses et des déficits fourragers. Les gens ont compris qu'il y a intérêt à se mobiliser pour favoriser une meilleure fluidité dans le transport des marchandises parce que notre pays dépend du point de vue de son approvisionnement en produits céréaliers des pays voisins.

Je pense que c'était une bonne chose d'avoir les parlementaires durant cette campagne qui est une phase pilote pour continuer à maintenir la pression sur nos décideurs pour une meilleure application du protocole. D'ailleurs, c'est une demande des chefs d'Etat et de gouvernements qui ont compris que 35 ans après qu'ils aient signé ce protocole, ils sont incapables d'assurer sa mise en œuvre effective sur le terrain à cause de la corruption et des pratiques anormales

dont nous avons suffisamment fait cas lors de cette semaine de mobilité. Donc, ils ont fait une demande à l'endroit de la société civile pour appuyer les efforts pour assurer l'application effective du protocole. Au cours de la réunion que nous avons tenu au niveau du ministère des Affaires étrangères avec la plupart des ministères, le constat reconnu par tous est que le protocole connaît des entraves à son application à cause des pratiques anormales et la corruption qui sévit sur le terrain et dont sont responsables selon les rapports officiels de certaines institutions (cf. ci-dessous), les forces de défense et de sécurité (douane et police) qui demandent aux gens de payer de « faux frais ». Un comité national sur la fluidité routière a été mis en place au niveau du ministère des Transports. Malheureusement, il ne bénéficie pas de subvention de l'Etat pour effectuer ces activités, notamment des visites inopinées sur le terrain pour constater les dérives et les extorsions de fonds dont sont victimes les voyageurs, les commerçants et autres transporteurs. C'est l'occasion pour nous société civile de nous pencher prochainement sur cet axe de travail en menant un plaidoyer pour que ce comité bénéficie de ressources et je pense que les parlementaires, qui ont constaté ce problème, vont appuyer cette demande de la société civile. » |



**— En savoir plus :**  
Lire le numéro spécial migration du Journal Alternative (septembre 2014) consacré à la campagne pour la libre circulation dans la CEDEAO.  
<http://alternativeniger.org/>  
<http://www.facebook.com/Alternative-Espaces-Citoyens>

**Les membres de Loujna-Toukaranké :** - AEC (Alternative espaces citoyens, Niger) - AME (Association malienne des expulsés) - AMDH, Association mauritanienne des droits de l'homme - ANDDH (Association nigérienne des droits de l'homme) - ARACEM (Association des refoulés d'Afrique centrale au Mali) - Caritas Gao (Mali) - Caritas Maroc - Caritas Nouadhibou (Mauritanie) - La Cimade (France) - FTDES (Forum tunisien pour les droits économiques et sociaux) - GADEM (Groupe antiraciste d'accompagnement et de défense des étrangers et migrants, Maroc) - RE.MI.DEV (Réseau migration développement, Sénégal) - PARI (Point d'accueil pour les réfugiés et immigrants), Sénégal - Rencontre et développement (Algérie).

Retrouvez-nous

sur notre mini-site [www.lacimade.org/loujnatoukaranke](http://www.lacimade.org/loujnatoukaranke)  
ou compte Facebook **Loujna Toukaranké**