
Les contraintes liées à la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO

Une publication de Solution Think Tank¹

Avril 2019

Abidjan, Côte d'Ivoire

Résumé

La problématique de l'intégration régionale et du libre-échange en Afrique et dans le monde a été l'objet de plusieurs études. Nous notons entre autres les études sur les effets des Accords d'Intégration Régionale (AIR) sur le commerce et la concurrence (Maurice SCHIFF & al, 2004) et sur les problèmes que rencontre le processus du libre-échange en Afrique (BAD, 2015).

L'article qui suit, relatif au contexte, fait un bref résumé des théories économiques qui sous-tendent la notion de l'intégration régionale. Il précise les bases de l'intégration régionale, du libre-échange à la mondialisation et la place de l'Afrique dans ce processus. Par la suite, un état des lieux de la situation du libre-échange en Afrique est dressé. Il met en exergue les contraintes pesant sur la libre circulation des personnes et des biens à travers le corridor Abidjan – Lagos et essaie de quantifier ces contraintes. Pour finir, il évoque des conséquences qui découlent des obstacles au libre-échange pour lesquels les auteurs tentent de faire des propositions de solution en vue de les contrer.

Mots clés : libre-échange, intégration régionale, CEDEAO

I. Contexte

La liberté de circulation s'inscrit dans l'actuel contexte de la globalisation, et constitue un instrument important par lequel se matérialisent les politiques d'intégration régionale à travers le monde, et dont l'un des cas le mieux achevé à ce jour est celui de l'Union européenne (Zogo Nkada, 2011). Selon le même auteur, la libre circulation des personnes avantage tout citoyen d'un État membre de la communauté.

¹ Solution Think Tank est un réseau de think tanks en Afrique de l'Ouest. Pour plus d'informations, consultez les informations supplémentaires jointes à la fin de cet article.

L'histoire économique reconnaît le désir poussé des nations à augmenter leurs richesses. Ainsi, pour accroître leurs richesses nationales, certaines nations ont développé des politiques de nature défensive mais aussi offensive, c'est-à-dire, favorisant l'exportation et l'industrialisation (Erwann Laperdrix, 2012) sur la base des réflexions des économistes de l'époque. Ces économistes, taxés de mercantilistes, voient dans les échanges commerciaux internationaux un jeu de confrontations dont l'issue est soit favorable au plus fort, soit défavorable à tous les participants (jeu à somme nulle). Sur la base de cette compréhension des échanges commerciaux mondiaux, depuis le XVI^{ème} siècle jusqu'au milieu du XVIII^{ème} siècle, les politiques défensives ont été développées en Europe surtout dans les secteurs du commerce et de l'industrie. Mais, avec les travaux des économistes classiques Adam Smith et David Ricardo entre autres, les économistes ont acquis la conviction que seul le libre-échange crée une situation (en termes de création de richesse) avantageuse pour tous les pays participants au commerce international. Cette conviction des économistes classiques a été renforcée par les travaux d'économistes néo-classiques tels qu'Elie Hecksher, Bertil Ohlin et Paul Anthony Samuelson. Il s'agit d'une vision positive du commerce international selon laquelle la libre circulation totale des biens et des services assure à tout pays qui participe au commerce international un niveau de création de richesse plus élevé.

Ainsi, le libre-échange renvoie à la doctrine économique qui recommande la libre circulation par-dessus les frontières nationales des marchandises (biens et services), des capitaux, des hommes. La réalisation effective du libre-échange s'obtient par l'abaissement sinon la suppression progressive des droits de douane. Elle a conduit à des enjeux très importants tels que la mondialisation qui renvoie avant tout à un processus dynamique et pluridimensionnel d'intégration économique permettant aux ressources nationales de devenir de plus en plus mobiles à l'échelle internationale, en même temps que s'accroît l'interdépendance des économies nationales (OCDE, 2005).

Cependant, pendant que l'ouverture des économies et le développement des politiques de libre-échange multilatéral ont accéléré le phénomène de la mondialisation à partir des années 1970, se développait un autre phénomène ; celui du régionalisme (libéralisations préférentielles des échanges). Ainsi, parallèlement au phénomène de la mondialisation, de multiples divers accords de coopération préférentiels de libre-échange ont été signés à partir de 1950, dans le but d'augmenter les échanges économiques et culturels (Wenceslas Sacre Cœur Monzala, 2009).

L'on a ainsi assisté à la naissance de zones de libre-échange qui sont constituées de pays membres réduisant entre eux les droits de douane ainsi que les restrictions quantitatives à l'importation, mais conservant chacun leur propre politique commerciale vis-à-vis des pays tiers (Epiphane Adjovi & al, 2015).

Les plus connus des zones de libre-échange² sont :

- l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) ratifié entre les États-Unis, le Canada et le Mexique ;
- l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) entre l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, le Brunei, le Viêtnam, le Laos, le Myanmar et le Cambodge ;
- l'Association européenne de libre-échange (AELE) entre l'Islande, la Norvège, le Liechtenstein et la Suisse.

De nos jours, outre l'Europe, il n'y a pas une région dans le monde qui ne se trouve pas prise dans un ou plusieurs processus d'intégration régionale. Cette multiplicité d'appartenance sera qualifiée par certains auteurs comme Jagdish Bhagwati, du syndrome du « bol de spaghettis », parlant d'Amérique latine et de « bol de nouille », parlant d'Asie.

L'Afrique n'est pas restée à l'écart de cette dynamique. Le processus historique d'intégration régionale en Afrique remonte aux lendemains de l'accession à l'indépendance des anciens territoires colonisés (Wenceslas Sacre Cœur Monzala, 2009). Ces derniers sont sortis de la colonisation avec de lourds handicaps démographique, territorial et économique. En raison de ces handicaps, ces nouveaux États se voient dans l'incapacité d'assumer pleinement les obligations découlant de leur statut d'États indépendants. Ainsi, la réalisation d'une union à travers l'intégration régionale apparaît comme la solution la plus appropriée pour relever ces défis. Plusieurs tentatives de regroupements verront le jour en Afrique de l'Ouest, mais, les plus importantes remontent aux années 1959 et 1966 pendant lesquelles les états ont mis en place, l'une à la suite de l'autre, deux unions douanières : l'UDAO (Union douanière de l'Afrique de

² Il convient de noter que depuis les travaux de Bela Balassa, les économistes ont l'habitude de classer les processus de libéralisation préférentielle des échanges commerciaux en cinq principales formes dont les zones de libre-échange constituent la première, les unions douanières la deuxième, les marchés communs la troisième, les unions économiques et sociales la quatrième et, les unions économiques et monétaires la cinquième. Toutefois, lorsque l'on prend en compte la dimension politique des processus de libéralisation préférentielle des échanges, une dernière forme est appelée l'intégration totale.

l'Ouest) et l'UDEAO (Union douanière des États de l'Afrique de l'Ouest) en vue d'accroître et d'intensifier leur coopération économique. Un peu plus tard en 1973, à la suite de ces deux unions, il y eut la création de la CEAO (Communauté des États de l'Afrique de l'Ouest) bien que cette nouvelle initiative ne regroupât que peu de pays de la sous-région (Wenceslas Sacre Cœur Monzala, 2009). Le 28 mai 1975, une organisation régionale d'une plus grande envergure est née. Il s'agit de la CEDEAO : la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest. Il existe en Afrique quatorze grands groupements économiques régionaux plus ou moins intégrés. Parmi ces groupements, onze ont été reconnus comme communautés économiques régionales (Ochozias A. Gbaguidi, 2013).

Tableau 1: les mouvements d'intégration en Afrique

	Communauté économique régionale	Type	Domaine d'intégration et de coopération	Date d'entrée en vigueur	États membres	Objectif spécifié
1	Union du Maghreb Arabe (UMA)	ZLE	Biens, Services, Investissements, Migrations	17/02/1989	Algérie, Libye ; Maroc ; Mauritanie ; Tunisie	Union économique intégrale
2	Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA)	ZLE	Biens, Services, Investissements, Migrations	04/02/1994	Angola, Burundi, Comores, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Namibie, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda, Seychelles, Soudan, Eswatini (ex-Swaziland), Zambie, Zimbabwe	Marché commun
3	Communauté des États sahélo-sahariens (CENSAD)	ZLE	Biens, Services, Investissements, Migrations	04/02/1998	Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Zambie, Lybie, Mali, Maroc, Niger, Nigeria, République Centrafricaine, Sénégal, Somalie, Soudan, Tchad, Togo, Tunisie	Zone de libre-échange et intégration dans certains secteurs
4	Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC)	ZLE	Biens, Services, Investissements, Migrations	01/07/2007	Angola, Burundi, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Rwanda, Sao Tomé Principe, Tchad	Union économique intégrale
5	Communauté économique régionale	Type	Domaine d'intégration et de coopération	Date d'entrée en vigueur	États membres	Objectif spécifié
6	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)	ZLE	Biens, Services, Investissements, Migrations	24/07/1993	Bénin, Burkina Faso, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Guinée, Guinée Bissau, Libéria, Mali, Maroc, Niger, Sénégal, Sierra Leone, Togo,	Union économique intégrale

7	Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD)	ZLE	Biens, Services, Investissements, Migrations	25/11/1996	Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Ouganda, Somalie, Soudan	Union économique intégrale
8	Communauté de Développement de l'Afrique australe (SADC)	ZLE	Biens, Services, Investissements, Migrations	01/09/2000	Afrique du Sud, Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, République démocratique du Congo, République unie de Tanzanie, Eswatini (ex-Swaziland), Zambie, Zimbabwe	Union économique intégrale
9	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC)	U D	Biens, Services, Investissements, Migrations	24/06/1999	Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, Tchad	Union économique intégrale
10	Communauté d'Afrique de l'Est (CAE)	U D	Biens, Services, Investissements, Migrations	07/07/2000	Burundi, Kenya, Ouganda, République unie de Tanzanie, Rwanda	Union économique intégrale
11	Union douanière d'Afrique australe (UDAA)	U D	Biens, Services, Investissements, Migrations	15/07/2004	Afrique du Sud, Botswana, Lesotho, Namibie, Eswatini (ex-Swaziland)	Union douanière
	Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA)	U D	Harmonisation du droit commercial, convergence des politiques macroéconomiques	10/01/1994	Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Niger, Sénégal, Togo	Union douanière

Source : Ochozias A. Gbaguidi 2013, adapté de CNUCED, 2009, et de CEA, 2010, adapté par l'auteur

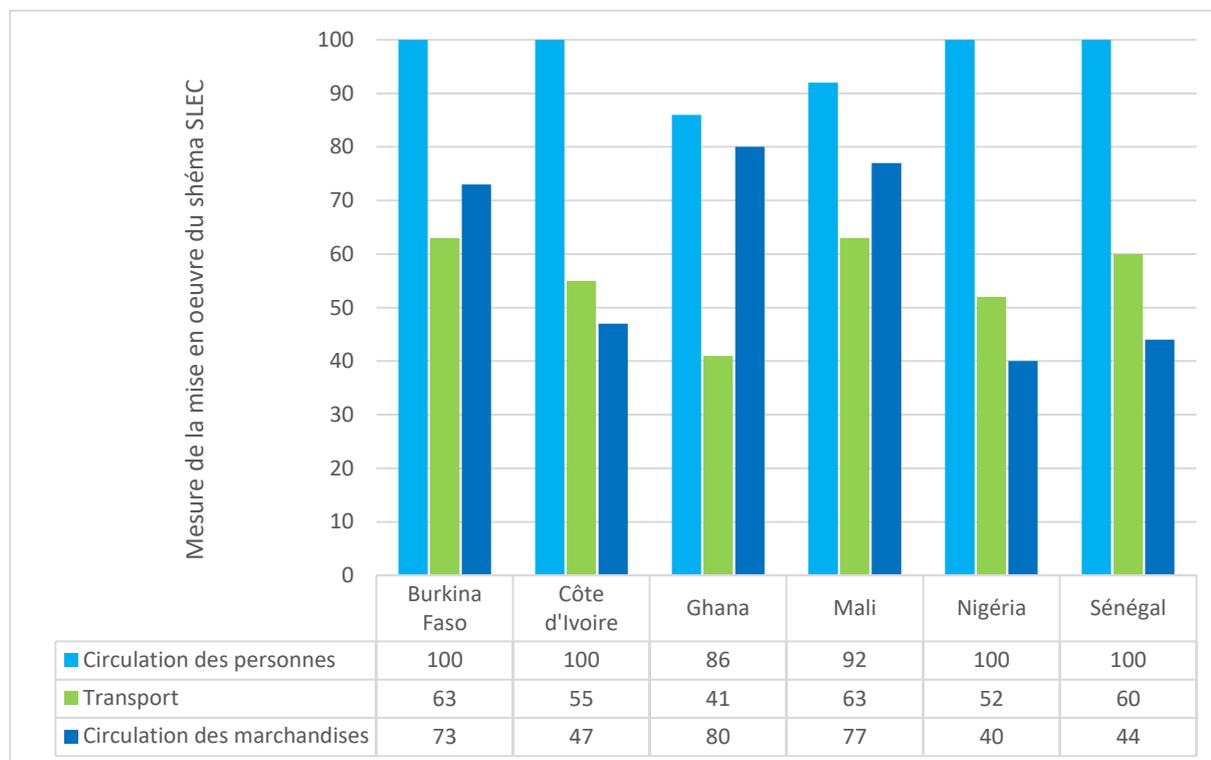
Les pays membres de la CEDEAO, dans le cadre des traités constitutifs de celle-ci, ont signé de multiples engagements afin de faciliter la libre circulation des personnes, des biens et des services. Dans ce cadre, les personnes ont le droit de commercer librement à l'intérieur des pays et entre les pays, non seulement libres de tout droit de douane, mais également sans frais injustifiés ou paiements directs à des fonctionnaires aux postes de contrôle. Divers et multiples dispositions et mécanismes ont été adoptés pour faciliter la mise en œuvre des engagements pris. Nous pouvons citer à titre d'exemple, le programme de facilitation du transport et du transit routiers pour l'Afrique de l'Ouest, mis en place par la CEDEAO et l'UEMOA, qui vise à améliorer l'accès du Burkina Faso et du Mali aux ports ghanéens, et le programme de facilitation du commerce et du transport Abidjan-Lagos, commun aux deux organisations. Nous avons aussi le Schéma de Libéralisation des Échanges de la CEDEAO (SLEC) dont les caractéristiques essentielles sont la libre circulation des marchandises au sein de la CEDEAO par la suppression de toutes les barrières tarifaires et non-tarifaires au commerce ainsi que la

réduction des formalités aux frontières (USAID / West Africa Trade Hub, 2010). De façon générale, l'objectif principal d'une intégration régionale est de promouvoir les échanges commerciaux mutuels par la réduction voire la suppression des obstacles en tout genre (barrières douanières, contraintes aux transports) au commerce. Selon Dr Cheikh Tidiane DIEYE (2010) l'Afrique de l'Ouest a pris une bonne décision d'emprunter la voie de l'intégration et du renforcement du commerce intra régional. Par conséquent, le développement du commerce intra régional lui offrira, à coup sûr, les moyens de faire face à la compétition internationale que ses pays, individuellement, pourraient difficilement supporter. Cependant, force est de constater que, malgré les engagements politiques pour fluidifier le transit frontalier, les usagers sont toujours confrontés à de nombreuses tracasseries quotidiennes sur le corridor Abidjan-Lagos.

II. État des lieux du libre-échange dans l'espace CEDEAO

Il y a eu certaines avancées dans l'application des textes. Néanmoins, beaucoup de lacunes restent encore à combler. Les résultats de cette étude montrent que les lacunes sont à tous les niveaux de la liberté de circulation à savoir, la fluidité des transports, la liberté de circulation des marchandises et des personnes.

Figure 1 : Rapport du secteur privé sur la mise en œuvre des protocoles du SLEC relatifs à la libre circulation des personnes, des marchandises et du transport au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, au Mali, au Nigéria et au Sénégal (en pourcentage)



Source : USAID/WEST AFRICA TRADE HUB (2010), adapté par l'auteur

Concernant **la libre circulation dans les transports**, les textes sont relatifs entre autres :

- au transit routier inter-États de marchandises (TRIE), avec un sceau douanier valide dans toute la communauté, un carnet et une caution ;
- à la limitation de charge à l'essieu applicable dans tous les États membres ;
- à l'assurance automobile régionale, appelée Carte brune de la CEDEAO ;
- à l'harmonisation des exigences de normes automobiles et de visite technique.

Le TRIE a pour objectif d'assurer que les marchandises en transit ne soient pas taxées dans les pays qu'elles traversent en chemin vers la destination finale. Les accords de la convention TRIE au sein de la CEDEAO disposent également des lois pour la réduction des nombreux postes de contrôles routiers.

Les résultats de l'étude de USAID/WEST AFRICA TRADE HUB (2010) montrent que *le carnet et la caution TRIE ne sont pas mis en application dans tous les États membres*. Les acteurs du secteur privé interrogés avaient aussi fait mention de l'utilisation des escortes douanières pour des cargaisons en transit, ce qui perd du temps aux transporteurs. Les efforts de la CEDEAO semblent donc être inefficaces dans ce sens.

Par ailleurs, l'application des textes sur *la limitation de charge à l'essieu à 11, 5 tonnes par essieu semble être difficile aux transporteurs* étant donné qu'ils ont l'habitude de renforcer leur charge à l'essieu afin d'augmenter leur bénéfice.

Par contre, **la carte brune de la CEDEAO est largement adoptée au sein de la zone** par les gouvernements et le secteur privé. Néanmoins, des difficultés résident au niveau du remboursement.

Le SLEC estime à six mois la norme pour les visites techniques. Néanmoins, en 2009 les résultats montrent que *les temps de visites techniques varient entre 3 mois, 6 mois et un an suivant le pays*. Dans certains pays africains comme la Guinée, la visite technique n'est toujours pas mise en œuvre. C'est récemment en février 2018 qu'avait été organisée une visite des installations de la nouvelle structure qui devrait répondre au manque de centre de visite technique en Guinée (<https://www.africaguinee.com/articles/2018/02/28/transports-enfin-une-societe-de-controle-technique-des-vehicules> (consulté ce mercredi 27/03/2019 à 10h30 GMT)). Ainsi, concernant le transport, au sein de la CEDEAO en 2009, le pourcentage en moyenne des acteurs privés confirmant l'application des textes est de 73% au Burkina-Faso, 47% en Côte d'Ivoire, 80% au Ghana, 77% au Mali, 40% au Nigéria, 44% au Sénégal.

Le SLEC prévoit également **une libre circulation des produits non transformés et les produits de l'artisanat traditionnel entre les États membres**. Cette liberté n'est accordée que lorsque les produits proviennent d'un État de la CEDEAO et possédant un formulaire de déclaration d'exportation. Cette disposition peine aussi à être effective au sein de la CEDEAO. En effet, en 2010, les résultats de l'étude montrent que *la majorité (57%) des acteurs du secteur public et privé estiment que les droits et restrictions sont appliqués sur une gamme de différents produits non-transformés et d'objets artisanaux*. Nous notons aussi dans le cadre de cette même étude le taux de *74% des répondants qui estiment que les barrières non tarifaires existent toujours*.

Les produits industriels sont également libres de circulation au sein de la Zone CEDEAO dès que l'entreprise dispose d'un certificat d'origine, d'un formulaire de déclaration d'exportation de la CEDEAO et est enregistrée dans le système de statut préférentiel du SLEC.

La majorité (64 %) des acteurs du secteur privé interrogés estiment que la loi sur la libre circulation des produits industriels n'est pas respectée. Au-delà du non-respect, il ressort une méconnaissance par les acteurs interviewés, du programme pour négociant à statut préférentiel du SLEC. Nous relevons seulement 29% des personnes interviewées qui savent que les entreprises devraient se faire enregistrer au SLEC afin de bénéficier du statut préférentiel et du traitement en franchise des marchandises. Par ailleurs, les résultats montrent que les personnes interviewées à la frontière n'avaient pas la liste des entreprises à statut préférentiel, ce qui a fortiori rend difficile l'application du texte sur le statut préférentiel des entreprises qui consiste à dédouaner les marchandises en franchise.

La liberté de circulation des personnes dans l'espace CEDEAO semble être la mieux respectée. En effet, les textes du SLEC prévoient pour les citoyens de la CEDEAO, la suppression du visa et du permis d'entrée. D'après USAID/WEST AFRICA TRADE HUB (2010), 96% des personnes interviewées attestent que le visa et le permis d'entrée ont été supprimés entre les États membres. Néanmoins, les paiements non officiels de montants variant de 1-5 USD persistent. Ainsi, selon les enquêtes Afro-baromètre, plus de la moitié (51%) des africains³ pensent qu'il est difficile ou très difficile de franchir les frontières pour travailler ou commercer dans d'autres pays (Markus Olapade & al, 2016).

Ces tracasseries demeurent nombreuses lors du passage aux différents postes de contrôle existant entre les États, du fait du racket exercé par certains fonctionnaires (Lama Kabbanji & al, 2005). C'est d'ailleurs l'une des raisons qui ont amené la CEDEAO à réduire le nombre de postes frontières et à contraindre les États au démantèlement de tous les postes non prévus par les textes.

Ainsi, le harcèlement sur les routes inter-États de la CEDEAO demeure une source de préoccupation malgré l'existence d'un protocole sur la libre circulation des biens et des personnes.

³ 35 pays d'Afrique.

Les manœuvres illégales à la libre circulation des marchandises ont un effet sur le coût des marchandises. Le tableau suivant montre les taxes illicites et le temps supplémentaire à la frontière de quelques pays de la CEDEAO.

Tableau 2: Taxes illicites et temps supplémentaire à la frontière par pays lorsque les camions ont tous les documents en règle

Pays	Taxes illicites (\$ USD)	Temps supplémentaires (minutes)
Burkina Faso	3,82	15
Côte d'Ivoire	4,93	9
Ghana	1,03	13
Mali	8,39	24
Sénégal	3,59	16
Togo	1,31	8

Source : OCAL, septembre 2011

Étant donné l'existence des tracasseries au commerce aussi nombreuses, l'intégration économique régionale marque le pas et ne peut prendre son essor. Il faudra supprimer les tracasseries au commerce intra régional pour jouir pleinement des avantages d'un marché unique, d'une zone de libre-échange ou d'une union douanière (UNCTAD& al, 2009).

Au-delà des obstacles à la libre circulation, le faible niveau de la connaissance des textes de la CEDEAO en matière de libertés dans les transports, de transport de marchandises et de circulation par les acteurs concernés constitue un obstacle important à l'effectivité de l'application des textes.

En effet, le rapport du Centre africain pour le Commerce, l'Intégration et le Développement (CACID) montre que 88,9% des fonctionnaires déclarent connaître l'instrument « Libre circulation des personnes, Droits de résidence et d'établissements » pour 40% des usagers. En ce qui concerne le « Code de citoyenneté de la communauté », 58,8% des fonctionnaires affirment le connaître, contre 6,3% des usagers (ENDA CACID, 2014).

En outre, selon les fonctionnaires, c'est-à-dire les agents de contrôle, la plupart d'entre eux (70,6%) affirment que le protocole de la CEDEAO est intégralement appliqué dans leur pays, contre 29,4% qui disent le contraire. Par contre, du côté des usagers, 33,3% d'entre eux

reconnaissent l'application effective du protocole par les acteurs, contre 66,7% qui affirment le contraire.

Cet état des lieux nous permet de distinguer trois catégories d'obstacles à savoir :

- les obstacles non officiels (la criminalité, les rackets, l'insécurité transfrontalière, etc.) ;
- les obstacles officiels liés au défaut d'uniformisation de l'application des textes (Hoffmann, L.K. and P. Melly (2018) ;
- les obstacles réels non touchés par les accords de la CEDEAO (exemple : le refus de la BCEAO et la banque centrale du Nigéria de permettre des paiements directs bancaires de franc CFA en Naïra et inversement. (Hoffmann, L. and P. Melly (2015)).

III. Conséquences des obstacles et tracasseries

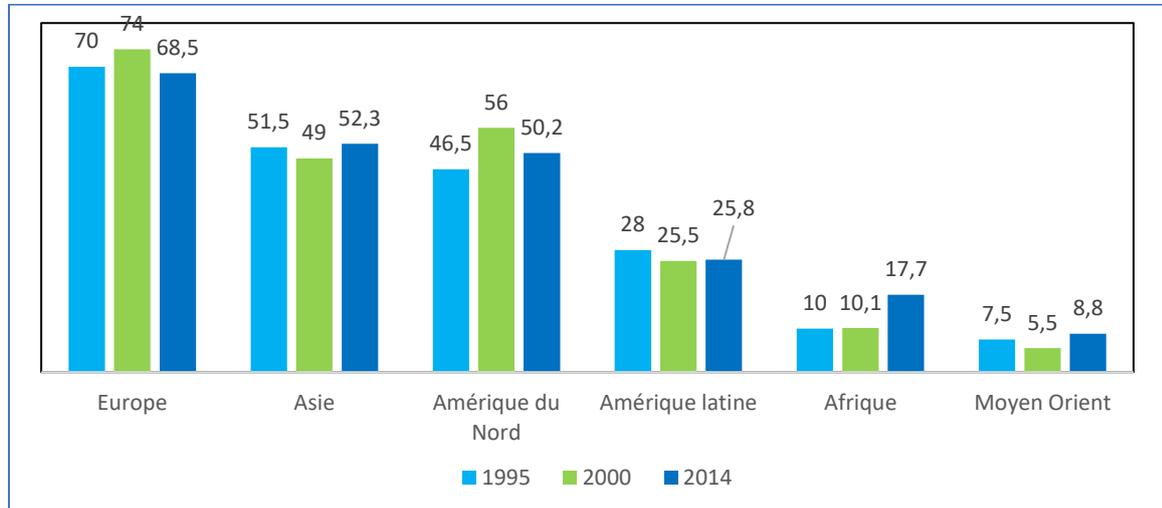
Les obstacles et les tracasseries identifiés :

- **limitent le volume de commerce formel transfrontalier** et donc d'activité économique, de création d'emplois, de prospérité et, éventuellement, de revenus fiscaux ;
- **imposent des coûts supplémentaires aux transporteurs et commerçants** et donc limitent leur compétitivité ;
- **imposent des coûts additionnels pour les producteurs ouest-africains** qui essaient d'exporter vers d'autres pays de leur propre région, la CEDEAO – et donc minent leur capacité à concurrencer les produits importés d'autres régions du monde ;
- **poussent beaucoup d'acteurs à se tourner vers l'informel**, en utilisant les chemins des trafiquants. Ainsi confinés dans ce secteur, ils évitent de payer les impôts et ne sont pas assujettis aux contrôles sanitaires, de sécurité technique, etc.

Les grandes économies de la CEDEAO, et surtout le Nigeria, le Ghana et la Côte d'Ivoire, pourraient devenir des moteurs de croissance, de diversification et modernisation, mais leur capacité à jouer ce rôle est freinée par ces obstacles.

Aussi le volume des échanges intra-régionaux en Afrique reste-t-il encore limité du fait de ces nombreux obstacles (Banque Africaine de Développement, 2015).

Figure 2: Part du commerce intra régional par région du monde, 1995, 2000 et 2014 (en pourcentage)



Source : OMC, 2015, Vera Songwe, 2016, adapté par l'auteur

Le commerce intra régional en Afrique reste de loin très bas derrière l'Europe, l'Asie et l'Amérique malgré les accords de libre-échange entre les pays africains (Figure 1). On note néanmoins une augmentation significative du commerce intra régional en Afrique entre 2000 et 2014. Mais cette augmentation ne permet toujours pas de combler le gap entre l'Afrique et les autres régions. Le SLEC signé en 1993 entre les États de la CEDEAO rencontre beaucoup de difficultés en ce qui concerne son application effective dans la région.

IV. Approches de solutions

Contre les obstacles non officiels (la criminalité, les rackets, etc.), nous proposons de :

- mettre des signes distinctifs et des identifiants pour chaque agent aux postes de contrôle frontaliers ;
- créer un numéro vert transfrontalier pour signaler les cas de rackets ;
- faire une extension à tous les pays de la CEDEAO de la mise en place des postes de contrôle juxtaposés ;
- afficher des textes pertinents sous régionaux aux postes de contrôles ;
- mettre en place un dispositif de surveillance par caméras géré par une société privée ;
- créer un observatoire des pratiques anormales dans l'espace CEDEAO à l'instar de celui de l'UEMOA.



Contre les obstacles officiels liés à la non uniformisation de l'application des textes, nous proposons de :

- faire la revue annuelle des réformes et politiques sur la mise en œuvre des textes liés à la libre circulation des personnes et des biens dans chaque État membre de la CEDEAO ;
- amener les dirigeants à s'engager dans la mise en œuvre des textes et à l'harmonisation des normes de qualité dans l'espace CEDEAO.

Contre les obstacles réels non touchés par les accords de la CEDEAO, nous suggérons de lever l'interdiction sur les paiements bancaires d'une monnaie à une autre dans l'espace CEDEAO, sous réserve de l'adoption de la monnaie unique.

V. Conclusion

Il ressort que seule la liberté de circulation des personnes (dans son volet de suppression de permis et de visa) semble être la mieux respectée dans l'espace CEDEAO. La fluidité **des transports, la libre circulation des produits non transformés et les produits de l'artisanat traditionnel et des produits industriels** rencontrent **d'énormes difficultés en ce qui concerne leur application. La méconnaissance des textes sur la libre circulation** par les acteurs concernés n'en favorise pas l'application. Ainsi, des efforts restent à faire par nos dirigeants en vue de l'application effective des textes de la CEDEAO.

Le Corridor Abidjan-Lagos, long de 1022 km (d'Abidjan à Lagos en passant par Accra, Lomé et Cotonou) constitue l'un des principaux axes économiques de l'Afrique de l'Ouest (65 % des activités économiques de l'espace CEDEAO) et le poumon économique de la sous-région. Il dessert une population résidente de 30 millions de personnes et connaît un trafic de près de 47 millions de personnes en transit par an. Il traverse 5 pays à savoir : Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana, Nigeria, Togo. Son importance dans l'espace CEDEAO et l'absence de données récentes sur la libre circulation, nous amènent à planifier une collecte de données sur ce corridor, en vue de mesurer d'éventuels avancées ou reculs dans l'application des textes de la CEDEAO en la matière.

Bibliographie

- Bah Boubacar Loudah (2018), « Transports : enfin une société de contrôle technique des véhicules... » pour Africaguinée.com, consulté sur <https://www.africaguinee.com/articles/2018/02/28/transports-enfin-une-societe-de-controle-technique-des-vehicules>.
- Banque africaine de Développement (2015), « Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions » Département des Transports, du Développement urbain et des TIC.
- Cheikh Tidiane DIEYE (2010). « Le futur du commerce intra régional en Afrique de l'Ouest. »
- E-RSE (2017), « Mondialisation : définition, fonctionnement, conséquences Qu'est-ce que la mondialisation. », consulté sur <https://e-rse.net/definitions/mondialisation-definition-consequence-histoire/#gs.zrQ5B4jI>.
- ENDA CACID (2014), « Évaluation de la mise en œuvre des instruments juridiques relatifs à la libre circulation des personnes et au schéma de libéralisation des échanges de la CEDEAO (SLEC) », janvier 2014, Dakar, 69 pages, consulté sur http://endacacid.org/latest/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=1744. ©enda Syspro Dakar, 2010.
- Epiphane G. ADJOVI & Dr Alioune NIANG (2015), « Les bénéfices potentiels de la Zone de libre échange continentale africaine (ZLEC) pour les États de la CEDEAO ». Élaboré dans ce cadre par le Centre africain pour le Commerce, l'Intégration et le Développement (ENDA CACID) sur financement du SWARIP Régional Policy Fund du Department for International Development (DFID).
- Erwann Laperdrix (2012), « Les instruments juridiques de l'influence de l'État sur la gouvernance des grandes entreprises en France et au Royaume-Uni », UNIVERSITE PARIS II PANTHEON-ASSAS, Mémoire, Sous la direction du professeur Stéphane Braconnier.
- Hoffmann, L.K. and P. Melly (2018), « Incentives and constraints of informal trade between Nigeria and its neighbours », West African Papers, N°16, OECD Publishing, Paris
- Hoffmann, L. and P. Melly (2015), « Nigeria's Booming Borders: The Drivers and Consequences of Unrecorded Trade », Chatham House Report, December, consulté sur www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/publications/research/20151207NigeriaBoomingBordersKoniHoffmannMelly.pdf.
- L'Institut international d'Études sociales (IIES) ; l'Organisation internationale du Travail (OIT). OIT (2013), « La dimension sociale des accords de libre-échange » / Organisation internationale du Travail ; Institut international d'Études sociales. – Genève
- Lama Kabbanji, Dieudonné Ouédraogo Victor Piché (2005), « Politiques migratoires et intégration régionale en Afrique de l'Ouest ». <https://iussp2005.princeton.edu/papers/51829>.
- Markus Olapade, Edem E. Selormey, and Horace Gninafon, « Regional integration for Africa: Could stronger public support turn 'rhetoric into reality'? » Afro-barometer Dispatch No. 91
- Maurice SCHIFF & L. Alan Winters (2004), « Intégration régionale et développement », publié par Economica pour la banque mondiale.
- OCAL (2011), « Taxes illicites et temps supplémentaire à la frontière par pays », 2011.

OCDE (2005), « Mesurer la mondialisation. Les indicateurs économiques de la mondialisation », MANUEL DE L'OCDE, consulté sur <http://www.oecd.org/fr/sti/mesurerlamondialisation.htm>.

OCDE/OMC (2016), « Panorama de l'Aide pour le commerce 2015 : Réduire les coûts du commerce pour une croissance durable et inclusive », Éditions OCDE, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/aid_glance-2015-fr. ISBN OMC : 978-92-870-4020-6 ISBN OCDE : 978-92-64-26694-0 (imprimé) ; 978-92-64-26695-7 (PDF)

Ochozias A. Gbaguidi (2013), « Cinquante ans d'intégration régionale en Afrique : un bilan global Dans Techniques financières et Développement » 2013/2 (N° 111), pages 47 à 62« <https://doi.org/10.3917/tfd.111.0047> »

OMC, Part du commerce intra-régional par région du monde, 1995, 2000 et 2014.

Ricardo, David (1817), « Des principes de l'économie politique et de l'impôt. Paris Flammarion, 1977.

SES Webclass, consulté sur <http://ses.webclass.fr/notion/libre-echange#>.

Smith, Adam (1776), « Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations. » Paris : Gallimard, 1976.

UNCTAD/ALDC/AFRICA (2009), « le développement économique en Afrique » Rapport 2009 : Renforcer l'intégration économique régionale pour le développement de l'Afrique. Publication des nations unies numéro de vente : f.09.ii.d.7 ISBN 978-92-1-212365-3 issn 1990-5092.

USAID/WEST AFRICA TRADE HUB (2010), Document de travail – « Analyse des lacunes de l'intégration des marchés au sein de la CEDEAO : Résultats préliminaires ». Rapport technique No.33 du West Africa Trade Hub, consulté sur <https://borderlesswa.com/wp-content/uploads/2019/10/gap-analysis-page-summary-fr.pdf>.

Vera Songwe (2016), « L'intégration économique en Afrique : un processus en cours » OCP Policy Center Ryad Business Center – South, 4th Floor – Mahaj Erryad - Rabat, Morocco, consulté sur www.ocppc.ma.

Wenceslas Sacré Cœur MONZALA (2009), « Les initiatives d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : analyse du cadre institutionnel de la CEDEAO » Université Africaine de technologie et de management UATM-GASA -Licence en Droit Public 2009.

Zogo Nkada, S. (2011), « La libre circulation des personnes : réflexions sur l'expérience de la C.E.M.A.C. et de la C.E.D.E.A.O. » Revue internationale de droit économique, t.xxv (1), 113-136. Doi :10.3917/ride.251.0113.

Tableaux et illustrations

Tableau 1 : Ochozias A. Gbaguidi, *Les mouvements d'intégration en Afrique*, adapté de CNUCED, 2009, et de CEA, 2010, adapté par l'auteur, 2013.

Tableau 2 : OCAL, *Taxes illicites et temps supplémentaire à la frontière par pays lorsque les camions ont tous les documents en règle*, septembre 2011.

Figure 1 : USAID / WEST AFRICA TRADE HUB (2010), *Rapport du secteur privé sur la mise en œuvre des protocoles du SLEC relatifs à la libre circulation des personnes, des marchandises et du transport au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, au Mali, au Nigéria et au Sénégal (en pourcentage)*, adapté par l'auteur.

Figure 2 : OMC, 2015, Songwe, Vera, 2016, *Part du commerce intra régional par région du monde, 1995, 2000 et 2014 (en pourcentage)*, adapté par l'auteur.

Sur l'éditeur :**Solution think tank**

Le réseau de think tanks francophones en Afrique de l'Ouest - @solutiontt - #solutionthinktank

L'idée qui sous-tend solution think tank est de donner aux excellents think tanks francophones une voix plus forte au-delà des frontières nationales et des barrières linguistiques. L'Afrique de l'Ouest, en particulier, manque de plates-formes de coopération dans le domaine de la recherche orientée vers des solutions. Nous sommes fermement convaincus que l'expertise des think tanks ouest-africains doit et peut contribuer à un discours plus global et orienté vers des solutions sur les défis nationaux, régionaux et mondiaux dans les domaines politiques, sociaux, économiques et du développement.

Membres actuels de Solution Think Tank :

- CIRES (Côte d'Ivoire)
- CRPA (Côte d'Ivoire)
- CADERT (Togo)
- CROP (Togo)
- CAPES (Burkina Faso)
- Chatham House (Royaume-Uni)
- IPED (Guinée)
- IREEP (Bénin)
- Afrobaromètre (Bénin)
- Social Watch (Bénin)
- Konrad-Adenauer-Stiftung (Allemagne)
- WATHI (Sénégal)

Observateur :

- Audace Institut Afrique (Côte d'Ivoire)
- Institut de Stratégies (Côte d'Ivoire)

Ce document n'est pas à vendre. Pour en savoir plus : www.solutionthinktank.org