

[illegible]

International Journal of Development Research
Email: editor@journalijdr.com
www.journalijdr.com



Scientific Journal Impact Factor

CERTIFICATE OF INDEXING (SJIF 2016)

This certificate is awarded to

International Journal of Development Research
(ISSN: 2230-9926)

The Journal has been positively evaluated in the SJIF Journals Master List evaluation process
SJIF 2016 (Scientific Journal Impact Factor Value for 2016) = 4.753

SJIF (A division of InnoSpace)



SJIFactor Project Manager
International Advisory Services
INNOSPACE INTERNATIONAL



Full Length Research Article

MONOGRAPHIE DES PRINCIPALES TRACASSERIES ROUTIÈRES SUR L'AXE COTONOU-LOMÉ : ENTRE REPRÉSENTATIONS SOCIALES ET EFFETS

***Raymond Bernard AHOANDJINOU**

Laboratoire des Sciences de l'Homme et de la Société (LSHS), INJEPS/UAC (BENIN)

ARTICLE INFO

Article History:

Received 14th August, 2016
Received in revised form
21st September, 2016
Accepted 19th October, 2016
Published online 30th November, 2016

Key Words:

Monograph,
Road harassment,
Social representations.

ABSTRACT

For the creation of the common market, the basic principles on the free movement of people and goods have been affirmed by the Treaty of WAEMU. Similarly, several standards (Additional Protocol, Additional Act, Regulations, Directive and Decision) were taken to the effectiveness of these principles. However, these principles and standards are struggling to apply light of certain practices of public administrations and citizens. This article proposes to question the compliance with Community legislation in the area of free movement, from the social representations of users of the axis Cotonou-Lomé. This reflection is conducted through the collection of primary and secondary data following a precise methodological approach. The literature search supplemented by semi-structured interviews allowed the qualitative survey implementation. Subsequently, the data analysis has led to a number of significant conclusions. Four forms of harassment have been identified. This is the ransom, red tape in the clearance of the denial of travel documents yet updated or authentic and poor roads. The most recurring harassment relate to ransom and red tape. The implications of these annoyances are related to loss of time, money as well as degeneration of negotiations.

Copyright©2016, Raymond Bernard AHOANDJINOU. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

INTRODUCTION

La libre circulation des personnes et des biens apparaît comme un objectif prioritaire du traité de l'UEMOA. S'inscrivant dans le même ordre d'idées, Sidwaya (2007 : 28) affirmait que

« la libre circulation des personnes et des biens est la clé de l'intégration. Les Chefs d'Etat en ont conscience. Pour réussir l'intégration, il va falloir que les gens se sentent libres de circuler. Vu les pratiques sur le terrain, nous sommes partis pour une longue bataille. »

Les Etats membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) se sont engagés dans un processus de constitution d'un espace économique régional. Ils ont adopté dès 1979, un protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement. Ce protocole et les textes additionnels témoignent de la volonté politique des Etats membres de placer la mobilité de la population au cœur du processus d'intégration régionale. Les citoyens de l'Afrique de l'Ouest figurent parmi les populations les plus mobiles du monde. Les recensements de la population indiquent que les pays de la région abriteront aujourd'hui

environ 7,5 millions de migrants originaires d'un autre pays ouest africain, soit près de 3% de la population régionale. Du point de vue de la CEDEAO, l'objectif est d'établir le lien entre Migration et Développement et de circonscrire les effets négatifs de la migration. Le 30^{ème} sommet ordinaire des Chefs et de Gouvernement de la CEDEAO, conscient des enjeux de la migration, réuni à Abuja en juin 2006 a mandaté la Commission de la CEDEAO pour définir une approche commune des Etats membres sur la migration. Réuni à Ouagadougou le 20 décembre 2006, le Conseil de Médiation et de Sécurité de la CEDEAO a réaffirmé cette priorité en demandant au Président de la Commission de « *poursuivre la réflexion en vue de la définition d'une approche commune sur la gestion de la migration intra régionale et vers l'Europe dans toutes ses dimensions*¹ ».

Malgré la volonté politique des chefs d'Etats de la sous-région et la détermination de la Commission de la CEDEAO, nombre de pesanteurs continuent d'entraver la réalisation de l'intégration. S'il est raisonnable d'admettre que ces pesanteurs sont moins d'ordre structurel, il faut reconnaître cependant qu'elles procèdent des pratiques négatives des tenants du pouvoir public aux postes de frontières, pratiques

**Corresponding author: Raymond Bernard AHOANDJINOU*
Laboratoire des Sciences de l'Homme et de la Société (LSHS), INJEPS/UAC (BENIN)

¹ <http://www.comm.ecowas.int>, consulté le 28 septembre 2014.

peu reluisantes qui ne prolifèrent que grâce à l'ignorance des citoyens de la communauté. Les tracasseries routières créent d'énormes obstacles à l'intégration des peuples et l'émergence des économies naissantes. Une situation qui peut du reste affecter la stabilité financière de la sous région ouest-africaine. Selon le seizième rapport de l'UEMOA, la Côte d'Ivoire est en première position devant le Mali et le Sénégal. De 150 milliards de FCFA en 2008, l'impact du rançonnement sur l'économie ivoirienne a grimpé à 350 milliards de FCFA en 2010, OPA-UEOMA (2001). Conscient du fait que la sous information des populations sur la réglementation de la libre circulation est le terreau fertile des entraves à la réalisation de l'intégration, la Commission de la CEDEAO, avec l'appui de l'Espagne, a mis en place un programme sous-régional mis en œuvre par les Organisations de la Société Civile de différents pays de la Communauté pour promouvoir la libre circulation dans la zone CEDEAO et renforcer la gestion de la migration régulière. La question qui se pose est de savoir si avec ces initiatives, les différentes formes de tracasseries routières ont cessées ou diminuées considérablement. L'objectif assigné au présent article est donc d'objectiver le champ du respect des réglementations communautaires dans le domaine de la libre circulation, à partir des représentations sociales des usagers de l'axe Cotonou-Lomé.

Itinéraire méthodologique

Afin de mieux cerner la problématique de la libre circulation des personnes et des biens, des entretiens préliminaires ont été menés avec les acteurs clés identifiés, sur les activités et secteurs d'interventions en relation avec le sujet. Cette enquête exploratoire a été réalisée dans la ville de Cotonou au Bénin, durant deux (02) jours. Sur la base des acquis sur le sujet (par le biais d'expériences des voyageurs), et aussi de l'analyse de la revue documentaire, la phase de collecte de données à proprement parlé a eu lieu. L'outil utilisé dans le cadre de cette recherche est le guide d'entretien. Les principaux points du guide sont :

- Profil sociodémographique de l'informateur ;
- Typologie des tracasseries routières et ;
- Acteurs et interactions.

Les techniques d'échantillonnage tirent leur source à travers la nature de la recherche. La présente recherche est de nature qualitative. Ainsi, les données collectées ont trait au discours des acteurs face aux diverses tracasseries routières subies. La phase de collecte de données a été globalement réalisée à Cotonou, Ouidah, Agoué, Grand-Popo et Hilla-Condji, au niveau du Bénin. En ce qui concerne le Togo, l'enquête couvre les villes d'Aneho et Sanvi-Condji.

La technique d'échantillonnage mise à contribution le choix raisonné. La population cible est composée de la façon suivante:

- Chauffeurs ou transporteurs ;
- Voyageurs ;
- Syndicats des transporteurs ;
- Agents de police ;
- Agents de douanes ;
- Agents de santé
- Gendarmes et ;
- Forestiers.

Cette population est regroupée en trois principaux groupes stratégiques que sont :

1. les agents publics gestionnaires des flux migratoires ;
2. les associations de consommateurs des services migratoires et ;
3. les consommateurs des services migratoires.

Au total, la taille de l'échantillon retenu est de cent (60) unités, tel que l'indique le tableau ci-après. Après leur transcription, les différentes données recueillies ont fait l'objet d'analyse de contenu. Il a été procédé au dépouillement des informations recueillies de façon manuelle. Le dépouillement a consisté à regrouper toutes les informations relatives aux variables respectives. Afin de s'assurer de la fiabilité des données, le principe de triangulation des sources d'informations a été de mise. La théorie des représentations sociales, selon Moscovici (1961) a permis de substrat à l'analyse des données empiriques.

Identification et typologie des tracasseries routières

Cette section met en relief les diverses formes de tracasseries dont sont victimes les acteurs sur l'axe Cotonou-Lomé et à la frontière Hilla-Condji/Sanvee-Condji. Il présente également les caractéristiques générales des informateurs.

Caractéristiques générales

Les caractéristiques générales des personnes interrogées sont présentées à travers les tableaux n°1 et 2. Le premier tableau met l'accent sur l'âge et le sexe des informateurs. Le deuxième tableau présente quant à lui une vue croisée du niveau d'instruction et de l'occupation des personnes interrogées.

Tableau 1. Répartition des informateurs par âge et par sexe

Age	[20-30]	[30-40]	[40-50]	[50-60]	[60-70]
Sexe					
Féminin	3	2	0	0	0
Masculin	10	23	11	5	6
Total	13	25	11	5	6

Source : Données de terrain, septembre 2014

L'analyse du présent tableau révèle qu'il y a plus d'hommes que de femmes qui ont été interrogées sur les axes routiers des zones du Bénin et Togo. De plus, les tranches d'âge de [20-30[et [30-40[sont celles où l'effectif des enquêtés est plus élevé, (respectivement 13 et 25). Les rares femmes rencontrées sont également de ces tranches d'âge. Ces statistiques s'expliquent à travers le fait que ces différentes tranches d'âge, correspondent à l'une des périodes de la vie où l'activité humaine est des plus intenses. Il y a lieu de souligner que des personnes ayant entre 60 et 70 ans, ont été également interrogées. Vu l'objet de la présente recherche se rapportant aux tracasseries routières sur l'axe Cotonou-Hilla-Condji-Sanve- Condji, donc aux longues traversées, ce constat apparaît très symptomatique. Autrement dit, la tranche de 60 à 70 ans qui est déjà celle du troisième âge où l'on est sensé voir ces personnes âgées au repos, ou du moins faire des distances relativement courtes, certains acteurs de cette tranche d'âge continuent également de faire de longues distances. Diverses nationalités ont été rencontrées sur l'axe Cotonou-Lomé. Il s'agit en l'occurrence des nationalités béninoise, togolaise nigériane et ghanéenne. La diversité de ces nationalités

témoigne du caractère cosmopolite des pays concernés par la présente étude. Au demeurant, ce constat rejoint l'un des principes traité de la CEDEAO : la « *liberté de mouvement*² ».

Tableau 2. Répartition des informateurs par niveau d'instruction et par occupation

Niveau d'instruction Occupation	Aucun	Primaire	Secondaire	Supérieur
Elève	0	2	1	0
Employé secteur privé	0	0	0	5
Commerçant	1	5	9	2
Chauffeur	2	18	12	0
Sans occupation	0	0	3	0
Total	3	25	25	7

Source : Données de terrain, septembre 2014

Le tableau n°2 révèle que l'effectif des enquêtés ayant un niveau d'instruction élevé reste faible. Par contre celui des personnes ayant un niveau moyen est plus élevé. Ces données montrent que très peu d'informateurs poursuivent ou ne vont pas au bout des études secondaires. On note aussi une diversité des classes sociales sur les axes routiers concernées par l'étude. Les statistiques relatives aux chômeurs rappellent la situation des pays de l'Afrique de l'Ouest en rapport aux difficultés d'insertion socio-professionnelle. En rapport aux catégories sociales, les chauffeurs et les commerçants sont les plus nombreux. Il y a lieu de préciser que les transporteurs font également partie de la catégorie des chauffeurs. Dans cette même catégorie, sont pris en compte les chauffeurs des tricycles qui transportent pour la plupart des marchandises de type particulier : le fumier.

Perception des tracasseries routières

Les informateurs ont fourni divers types de réponses en rapport à leur définition des tracasseries routières. Ces définitions ont été catégorisées : les définitions des consommateurs des services migratoires et leurs associations (usagers de la route) ; et les définitions des agents publics gestionnaires des flux migratoires. Le tableau ci-contre en donne la substance.

Pour les usagers de la route, les tracasseries routières peuvent se définir de maintes manières. Cependant, beaucoup pensent que les tracasseries routières consistent aux contrôles intempestifs qui rallongent la durée du voyage et l'argent (20%). D'autres définitions ont rapport à la création des postes fictifs par les policiers pour rançonner les usagers (15%), ou au fait que les policiers improvisent des postes à la vue des camionneurs, ou encore rançonnent les usagers même si ces derniers n'ont rien à se reprocher (5%). Au demeurant, les définitions de tracasseries routières ayant rapport au rançonnement sont d'une proportion globale de 65 %. Cette statistique dénote de l'acuité du phénomène. En définitive, les définitions des usagers de la route par rapport aux tracasseries routières, témoignent d'une certaine pertinence. Que révèlent les définitions recueillies auprès des agents publics gestionnaires des flux migratoires ?

Deux grandes tendances se dégagent des définitions formulées par les agents publics gestionnaires des flux migratoires.

Certains agents ont reconnu que les tracasseries routières se résument à soumettre les usagers à des formalités inutiles sur la route et aux frontières. En lieu et place des contrôles de sécurité, une frange d'agents de sécurité préfère s'adonner aux contrôles des pièces administratives (40%).

Tableau 3. Définitions des tracasseries routières par les usagers de la route

Modalités de réponses	Effectif	Pourcentage (%)
Ennuis causés aux usagers de la route et aux frontières pour des motifs futiles	04	10
Difficultés/problèmes/embêtements rencontrés sur la voie par le fait des gendarmes, policiers, douaniers et agents des eaux et forêts	04	10
Arrêts incessants sur la route occasionnés par les policiers pour prendre de l'argent chez les gens ou les rançonner	06	15
Contrôle des agents de police, douane ou gendarme dans le but de percevoir de l'argent sans le verser dans les caisses de l'Etat	05	12,5
Contrôles intempestifs qui rallongent votre durée de voyage et votre argent	08	20
C'est d'abord l'état dégradé de la voie Cotonou-Hillacondji et après les postes d'arrêts fréquents sur la voie	04	10
Rançonnement à tour de rôle des policiers, gendarmes, douaniers et forestiers	05	12,5
L'improvisation des postes par les forces de l'ordre à la vue des camionneurs	2	5
Difficultés que nous imposent les forces de l'ordre sur la route en exigeant des rançons avant de nous laisser passer même si nous ne nous reprochons rien.	2	5

Source : Données de terrain, septembre 2014

Tableau 4. Définitions des tracasseries routières par les agents publics gestionnaires des flux migratoires

Modalités de réponses	Effectif	Pourcentage (%)
Tout ce qui entrave la bonne circulation des moyens roulants d'un itinéraire sur une route.	05	25
Soumettre quelqu'un à des formalités inutiles sur la route et aux frontières pour son déplacement.	08	40
Tout ce qui fait obstacle au commerce qu'on appelle droits non tarifaires, (tracasseries policières, administratives, douanières etc.)	03	15
Difficultés illégales et parfois légales pour des raisons de sécurité lors de la traversée d'une route	04	20

Source : Données de terrain, septembre 2014

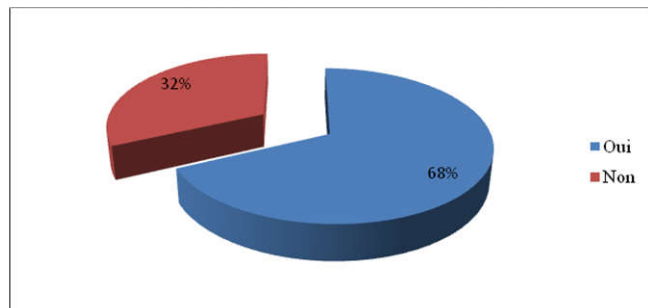
Cependant, selon 15% des interviewés, les tracasseries constituent l'ensemble de tout ce qui pourrait causer un obstacle au commerce. Il s'agit dans ce cas des droits non tarifaires induisant des tracasseries policières, administratives, douanières etc. Il se dégage une similitude entre les définitions des usagers de la route et celles des agents publics. En effet, les forces de sécurité ont reconnu à travers leurs approches conceptuelles, le caractère de contrôles inadéquats des pièces de sécurité et de rançonnement orchestrés par certains agents. L'analyse des approches conceptuelles, révèle donc la reconnaissance de la responsabilité des tracasseries routières par les agents de sécurité. De même, on note chez certains agents (20 %), des tentatives de justification des tracasseries causées aux voyageurs et aux chauffeurs. Ces justifications transparaissent à travers la notion de « *difficultés illégales et parfois légales pour des raisons de sécurité.* » Schapira J. et

² Article 27 du Traité créant la CEDEAO

Kessedjian C. (1997 : 35). Les tracasseries documentées à travers les données empiriques ont été catégorisées.

Typologie des tracasseries

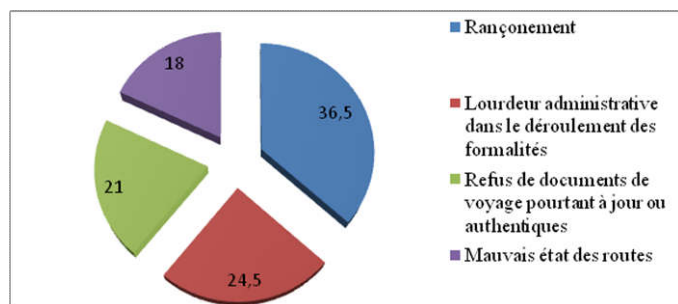
Plusieurs informateurs ont répondu avoir été victimes de tracasseries routières.



Source : Données de terrain, septembre 2014

Graphique 1. Victimes des tracasseries routières

A la lecture de ce graphe, il ressort que 68 % des informateurs ont été ou moins une fois victimes de tracasseries sur l'axe routier Cotonou-Lomé. La proportion d'enquêtés ayant affirmé avoir été victime de tracasseries routières, a précisé les diverses formes que prennent ces tracasseries.



Source : Données de terrain, septembre 2014

Graphique n°2 : Formes de tracasseries routières

Les usagers de la route font l'objet de plusieurs formes de tracasseries. Pour l'essentiel, il s'agit :

- du rançonnement, 36,5 % ;
- des lourdeurs administratives dans le déroulement des formalités, 24,5 % ;
- du refus de document de voyage pourtant à jour ou authentiques, 21 %
- Cette typologie des tracasseries routières est également confirmée par un agent des douanes togolaises, lorsqu'il affirme ce qui suit :

Encadré n°1

« Les formalités exagérées, les contrôles intempestifs, la lourdeur dans les tâches administratives dans le but d'estropier l'usager. »

Douanier, Sanvee-condji, Septembre 2014

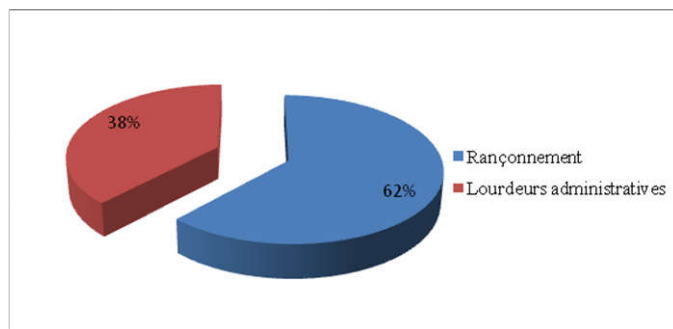
Les tracasseries en rapport aux rançonnements ont le plus souvent lieu sur les axes routiers. Il n'est bien évidemment pas à occulter, l'existence de rançonnement au niveau des postes frontaliers.

Encadré n°2

« Ce qui est souvent dénoncé, c'est le fait qu'il y ait plusieurs barrages routiers de diverses forces de défense et de sécurité qui essaient de contrôler les personnes, les moyens de transport et les biens. »

Douanier, Hilla-condji, Septembre 2014

Tel que le précise cet agent des douanes, le contexte de la multiplication des barrages routiers est très propice aux tracasseries routières. Au titre de ces diverses tracasseries, il y en a qui sont plus récurrentes que d'autres.



Source : Données de terrain, septembre 2014. Les tracasseries les plus récurrentes ont rapport au rançonnement (62 %) et aux lourdeurs administratives (38 %).

Graphique 3. Tracasseries routières les plus courantes

Encadré n°3

« C'est surtout les rançonnements qui nous appauvrissent. On travaille mais on n'a rien. On travaille pour les forces de l'ordre. Un chauffeur conduit depuis 17 ans et n'a pas pu acheter un mètre carré de parcelle alors que le policier qui a pris service ça fait à peine 3 ans a déjà construit une belle villa. On sait combien il gagne, il a trouvé l'argent où ? »

Membre du syndicat de taxi UNACODEB, Gare routière de Hilla-condji, Septembre 2014

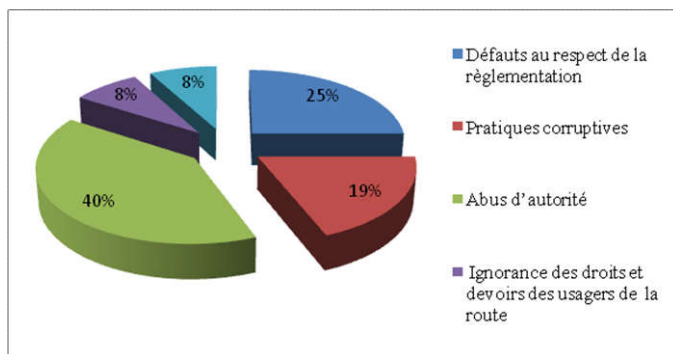
On note ainsi le désarroi de ce membre de syndicat des chauffeurs de taxi, qui par ailleurs continue lui-même d'exercer sa profession de chauffeur. De plus, la récurrence du rançonnement s'explique dans ce contexte à travers le fait que depuis dix sept (17) ans, le chauffeur n'ait pu s'offrir un logement décent. Une grande partie de ses recettes seraient donc investies dans les rançonnements.

Encadré n°4

« Au point de contrôle nous avons l'habitude de donner les papiers qui nous sont demandés en y joignant la somme qu'ils nous demandent pour nous permettre de passer. Dès fois, ils ne vérifient même pas les papiers. »

Membre du syndicat de taxi USYNDICTO, Sanvee-condji, Septembre 2014

Ces propos témoignent encore une fois du caractère récurrent des tracasseries routières, prenant la forme de rançonnement. Un certain nombre de raisons sont évoquées pour légitimer la pratique des tracasseries sur les différents axes routiers concernés.



Source : Données de terrain, septembre 2014

Graph 4. Sources des tracasseries routières

Les tracasseries routières tirent entre autres leurs sources à travers :

- l'abus d'autorité, 40 % ;
- les pratiques corruptives, 19 % ;
- les défauts au respect de la réglementation, 8 %.

Pour certains informateurs, les forces de l'ordre ne font pas le travail pour lequel ils sont au niveau des postes routiers, c'est-à-dire le contrôle de sécurité. Ils préfèrent demander les pièces, afin d'exercer indûment leurs autorités.

Encadré n°5

« Ce n'est pas deux choses hein, les forces de l'ordre exagèrent dans leur mission. Ils sont des gloutons qui ne se rassasient jamais. Ils ont un goût effréné pour l'argent facile. Leur travail en réalité consiste à faire des fouilles pour s'assurer que le véhicule ne fait pas de la contrebande, ne comporte pas des produits interdits comme la drogue, les armes etc... Mais ils ne font pas ça. Ils ne fouillent même pas le véhicule. Ils demandent seulement les pièces et de l'argent. »

Membre du syndicat de taxi UNACODEB, Gare routière de Hilla-condji, Septembre 2014

L'abus de certains agents est tellement flagrant, que même la hiérarchie policière le reconnaît parfois.

Encadré n°6

« Ce sont les abus des agents qui sont envoyés sur le terrain qui constituent une des tracasseries dont vous parlez. »

Commissaire de police, Ouidah, Septembre 2014

Encadré n°7

« Puisque nous-mêmes on sait que à jour ou pas, les policiers et gendarmes là vont nous prendre de l'argent, nous-mêmes ont fait des surcharges. Et arrivé à leurs niveaux, on discute le prix. »

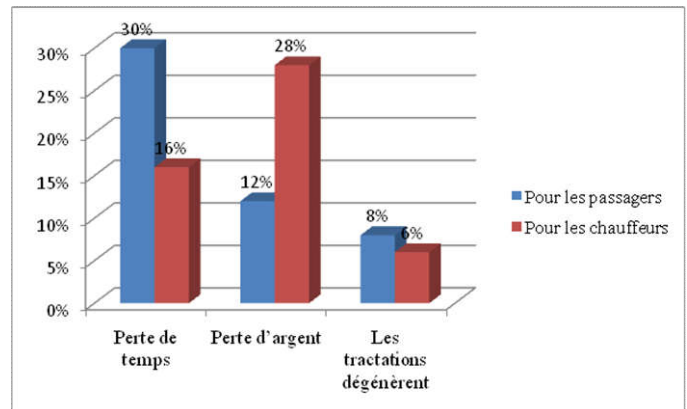
Membre du syndicat de taxi SYLICONTO, Sanvee-condji, Septembre 2014

Ces propos d'un membre du syndicat de taxi SYLICONTO, mettent en relief les pratiques corruptives qui ont lieu sur les axes routiers. Les diverses tracasseries dont sont l'objet les

usagers des axes routiers Cotonou-Hilla-condji et Sanvee-condji-Lomé ne sont pas sans conséquences.

Conséquences des tracasseries routières

Les conséquences des tracasseries routières sont illustrées à travers le graphique ci-après.



Source : Données de terrain, septembre 2014

Graphique 1. Conséquences des tracasseries routières

Le graphique n°1 révèle que les tracasseries routières ont plus de conséquences sur les passagers et les chauffeurs. Il y a lieu de préciser que par chauffeurs, nous désignons également les transporteurs.

Encadré n°8

« Les conséquences de ces difficultés sont les pertes de temps et d'argent pour les usagers, pour les forces de l'ordre, ça demande plus de mobilisation du personnel, ce qui est déjà insuffisant et ça demande beaucoup plus de moyens. »

Commissaire adjoint Hilla-condji, Septembre 2014

Encadré n°9

« Pour l'image du pays même, ce n'est pas bien. On dira que le pays est tracassant et du coup sera moins fréquenté. Au niveau des usagers c'est la perte de temps. Et comme les anglais le disent : «time is money». Ça a aussi des conséquences économiques. »

Agent de santé, Hilla-condji, Septembre 2014

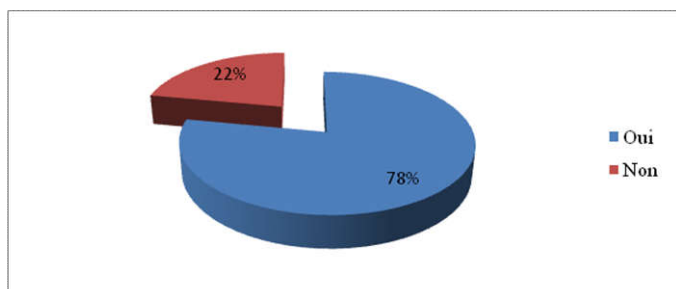
En sus des pertes de temps et d'argent, nous relevons également comme conséquences, la dégénérescence des tractations. Il s'agit des cas où l'usager de la route est dans ses droits et ne veut pas démordre.

Encadré n°10

« En allant à Comè, j'ai payé les 200f comme prévu aux gendarmes. Au retour, ils ont encore exigé que je paie encore les 200f. J'ai refusé. Mais ça n'a pas été facile au point où ils ont barré la voie à mon véhicule. Les autres chauffeurs m'ont supporté, au point où ils ont eu honte et m'ont libéré après 30 mn de dispute. »

Chauffeur de taxi, gare routière de Jonquet, Septembre 2014

Les conséquences des tracasseries se manifestent également malgré le respect de la réglementation par certains chauffeurs.



Source : Données de terrain, septembre 2014

Graphique 5. Existence des tracasseries malgré le respect de la réglementation par les chauffeurs

On note ainsi que malgré le respect de la réglementation par certains chauffeurs, les tracasseries routières sont toujours existantes. Ces propos ont été recueillis auprès de 78 % des informateurs.

Encadré n°11

« Ce sont des cas les plus courants, je vous disais tantôt que je suis chauffeur, je vous disais tantôt que les policiers ont développé cette habitude là de soutirer de l'argent aux conducteurs. Quand ils voient que tu es à jour, c'est en ce moment qu'ils te demandent la carte d'identité internationale. Tu peux avoir tous les papiers réunis, si tu ne donnes pas quelque chose ils ne te laissent pas passer. »

Membre du syndicat de taxi SYLICONTO, gare routière de Sanvee-condji, Septembre 2014

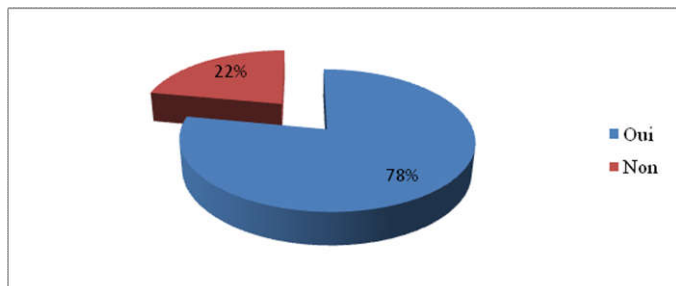
Compte tenu d'une probable gêne, certains agents publics gestionnaires du trafic routier, n'ont pas voulu se prêter à la question en rapport à la persistance des tracasseries, malgré le respect de la réglementation par certains chauffeurs.

Encadré n°12

« Je ne saurais vous le dire. Je n'ai jamais été chauffeur pour le savoir. Demandez-leur. »

Douanier, Hilla-condji, Septembre 2014

Par contre, cette tendance est inversée au niveau des voyageurs.

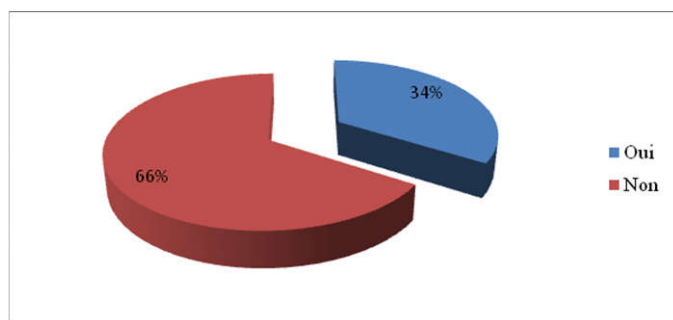


Source : Données de terrain, septembre 2014

Graphique n°6 : Existence ou non des tracasseries chez les voyageurs

Tel que l'illustre le graphique ci-dessus, les voyageurs sont moins sujets aux tracasseries, lorsqu'ils respectent la réglementation (78 %). La persistance des tracasseries en cas de respect à la

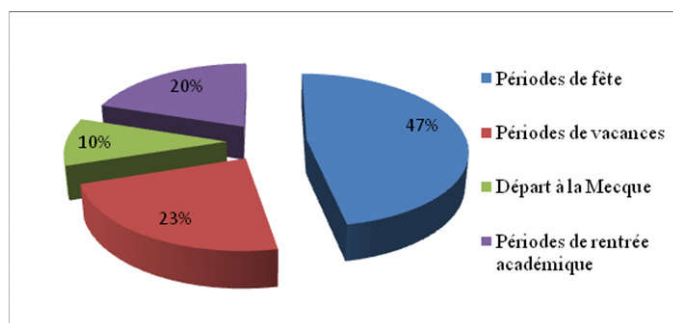
réglementation, est souvent au niveau des commerçants. Une certaine corrélation peut être faite entre les tracasseries routières d'une part et les périodes de l'année, d'autre part.



Source : Données de terrain, septembre 2014

Graphique 7. Corrélation entre tracasseries routières et périodes de l'année

Le graphique ci-contre révèle que pour 34 % des interviewés, il existe une corrélation entre tracasseries routières et périodes de l'année. Autrement dit, au cours de certaines périodes de l'année, l'importance du trafic entraîne une élévation des tracasseries routières. Les périodes de l'année au cours desquelles les tracasseries routières sont les plus importantes sont les suivantes :



Source : Données de terrain, septembre 2014

Graphique 9. Périodes d'intenses tracasseries routières

Au niveau de la période des fêtes, il s'agit de toutes les fêtes en général, mais surtout des fêtes de fin d'années. Tel que l'indique cet agent de police, les périodes de fêtes engendrent un trafic routier plus élevé. Dans ce cas, la vigilance au niveau des contrôles peut entraîner certaines perturbations, certaines tracasseries.

Encadré n°13

« [...], la période des fêtes est une période d'affluence chez nous les policiers. Nous gérons le flux migratoire. Vous savez que les Nigériens et les Ghanéens qui résident dans d'autres pays aiment aller fêter les fêtes de fin d'année notamment la Noël dans leur pays d'origine. Et vous savez que quand il y a plus d'affluence, on doit être plus vigilants dans le contrôle et les fouilles. Ça devient une période sensible et nous-mêmes, on double les postes de contrôle pour éviter les attroupements à l'entrée de notre territoire sinon ça ne nous honorerait pas du tout. Il y a aussi les périodes de vacance. »

Commissaire adjoint de Police, Hilla-condji, Septembre 2014

Au vu des résultats et analyses effectuées, que conclure ?

Conclusion

Le présent article portant sur l'analyse du respect des réglementations communautaires dans le domaine de la libre circulation, à partir des représentations sociales des usagers de l'axe Cotonou-Lomé a permis d'aboutir à un certain nombre de résultats. Quatre formes de tracasseries ont été identifiées. Il s'agit du rançonnement (36,5 %), des lourdeurs administratives dans le déroulement des formalités (24,5 %), du refus de document de voyage pourtant à jour ou authentiques (21 %) et du mauvais état des routes (18%). Les tracasseries les plus récurrentes ont rapport au rançonnement et aux lourdeurs administratives. Ces tracasseries induisent principalement des effets sur les voyageurs et les chauffeurs. Ces effets se manifestent à travers la perte de temps (46 %), la perte d'argent (40 %) et la dégénérescence des tractations (14 %). Il ressort des différentes perceptions des tracasseries routières une similitude entre les approches des usagers de la route et celles des agents publics responsables du flux migratoire. Les forces de sécurité ont reconnu à travers leurs perceptions, le caractère de contrôles inadéquats des pièces de sécurité et de rançonnement orchestrés par certains agents. En ce qui concerne l'analyse typologique des tracasseries routières, on note en général quatre formes de tracasseries. Il s'agit du rançonnement (36,5 %), des lourdeurs administratives dans le déroulement des formalités (24,5 %), du refus de document de voyage pourtant à jour ou

authentiques (21 %) et du mauvais état des routes (18%). Les tracasseries les plus récurrentes ont rapport au rançonnement et aux lourdeurs administratives. Il y a lieu de noter que ces tracasseries ne sont pas sans conséquences. Elles se manifestent à travers la perte de temps (46 %), la perte d'argent (40 %) et la dégénérescence des tractations (14 %). Toutes ces données ont permis la réalisation d'une monographie des principales tracasseries routières sur l'axe Cotonou-Lomé.

Bibliographie

- Décision A/DEC.2/5/90 portant institution d'une carte de résident des Etats membres de la CEDEAO.
- Décision n°7/2001/CM/UEMOA du 20 septembre 2001 portant adoption de la stratégie communautaire et d'un réseau d'infrastructures routières au sein de l'UEMOA <http://www.comm.ecowas.int>, consulté le 28 septembre 2014.
- Moscovici, P. 1961. La psychanalyse, son image et son public, Paris, PUF.
- Neri S. 1997. Le champ d'application du droit communautaire en matière de libre circulation des travailleurs, Maklu.
- OPA-UEOMA 2001. seizième rapport de l'Observatoire des Pratiques Anormales
- Schapira J. et Kessedjian C. 1997. le droit européen des affaires, Paris, PUF, 4ème édition.
