

Auteur : Alphonse M. AFFO, alphaffo@yahoo.fr

1. INTRODUCTION

Plusieurs études ont prouvé que les personnes fréquentant les grands axes routiers qui débouchent sur des points frontaliers constituent un groupe à risque pour le VIH/SIDA. Le Corridor Abidjan-Lagos n'échappe pas à ce constat. Chaque année, les usagers qui circulent le long de cet axe sont à la fois des cibles et des vecteurs potentiels du VIH/SIDA : plus ils restent éloignés de leurs foyers, plus les risques encourus sont élevés. Pour faciliter la fluidité du trafic, la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a élaboré un texte de loi qui consacre la libre circulation des personnes et des biens. Malgré sa ratification par tous les États membres, cette loi paraît peu connue par les usagers notamment les routiers et autres voyageurs. Elle est en revanche relativement bien connue par les agents de contrôle (corps habillés) à charge de son application aux différentes frontières. En février 2005, une étude¹ de base de seconde génération a été réalisée auprès des usagers de ce corridor notamment les routiers en vue d'évaluer leur niveau de connaissance des IST/VIH/SIDA, décrire les comportements à risque, apprécier leur connaissance sur les réglementations pour traverser une frontière ainsi que les obstacles de toutes natures qui entravent la libre circulation.

Les résultats attestent une différence de niveau de connaissance de la loi portant libre circulation des personnes et des biens entre usagers et agents de contrôle. Ces derniers exploitent l'ignorance des usagers pour leur causer toutes sortes de nuisances. La situation est particulièrement éprouvante pour les routiers qui y perdent beaucoup de temps, d'énergie et de ressources financières. Par ailleurs, en raison de leur ignorance de ladite loi, les routiers traînent inutilement aux différents sites frontaliers du corridor et en désespoir de cause, ils se greffent sur des opportunités de rapports sexuels commerciaux le plus souvent non protégés avec des travailleuses de sexe ou des jeunes vendeuses ambulantes. Ce faisant, ils compromettent leur vie et celle de leurs partenaires.

2. SOURCE DE DONNEES

L'étude a touché les usagers du corridor Abidjan-Lagos et a été marquée par deux phases. Dans un premier temps, elle a consisté à apprécier le temps moyen nécessaire aux usagers pour remplir les formalités administratives. Au cours de cette séquence, il a été procédé à une observation directe systématique des groupes cibles en situation de remplissage des formalités administratives sur les sites. La plupart des véhicules traversant une frontière ont été enregistrés ainsi que le temps mis pour remplir les formalités. L'identification et le dénombrement des véhicules ont amené à l'exploration de chaque site de l'enquête sur une distance de deux kilomètres de part et d'autre de l'axe principal à partir du poste frontalier. Dans une seconde phase, des entretiens individuels ont été réalisés avec les usagers. Deux outils de collecte ont été utilisés : (i) le questionnaire sur la connaissance des textes régissant la libre circulation des personnes et des biens (il explore les données relatives au niveau de connaissance des textes par les enquêtés² ainsi que les types de difficultés rencontrées aux frontières) ; (ii) et la fiche de suivi du temps passé aux frontières (il permet de suivre chaque voyageur depuis l'entrée dans la zone frontalière jusqu'à la sortie et d'enregistrer le temps

¹ Il s'agit d'une étude "Connaissance Attitude Pratique" (CAP) combinée avec des méthodes qualitatives.

² Corps habillés, les conducteurs de véhicules commerciaux, les commerçants et les voyageurs ordinaires.

qu'il y a passé). Les corps habillés et assimilés en poste aux frontières, les conducteurs de véhicules commerciaux qui pratiquent le Corridor Abidjan-Lagos et présents au niveau des gares routières et les conducteurs de véhicules gros porteurs présents au niveau des parkings ou en transit pendant la période de la collecte ont été interviewés. Les commerçants et les voyageurs ordinaires ont quant à eux été interrogés soit au niveau des gares routières, soit pendant la traversée des frontières. Au total, **3405** personnes ont été interviewées et **2789** fiches de suivi de temps ont été remplies au cours de la même période et à des tranches horaires qui varient d'un jour à l'autre (échantillonnage spatio-temporel). Ce choix méthodologique se justifie par le fait que les sujets sont mobiles et que les flux de véhicules varient en fonction des heures de la journée et selon qu'il s'agit d'un jour ouvrable ou d'un jour du week-end. Des tranches horaires de 8 heures ont été tirées au hasard et réparties sur des jours ouvrables et le week-end.

Le questionnaire de l'enquête "CAP³", explore les données relatives : aux caractéristiques sociodémographiques des routiers, à leurs comportements sexuels (activité sexuelle, types de partenaire, utilisation de condom, etc.), au niveau de connaissance des IST/VIH/SIDA, aux opinions et attitudes par rapport au VIH/SIDA, à l'exposition aux actions de prévention des IST et du VIH/SIDA, etc. Au total, **953** routiers ont été interviewés dans le cadre de l'enquête CAP dont **260** ont fait l'objet de prélèvement sanguin aux fins de test sérologique. La stratégie de collecte mise en œuvre au niveau de chaque site pour l'enquête CAP a consisté à positionner une partie du personnel de collecte au niveau des gares routières situées dans la zone frontalière pour y interroger les enquêtés. Puisque les camionneurs mettent habituellement plus de temps pour remplir les formalités aux frontières, les interviews sont réalisées au moment où ils attendent de remplir les formalités et juste après, des agents de santé font des prélèvements sanguins aux enquêtés consentants.

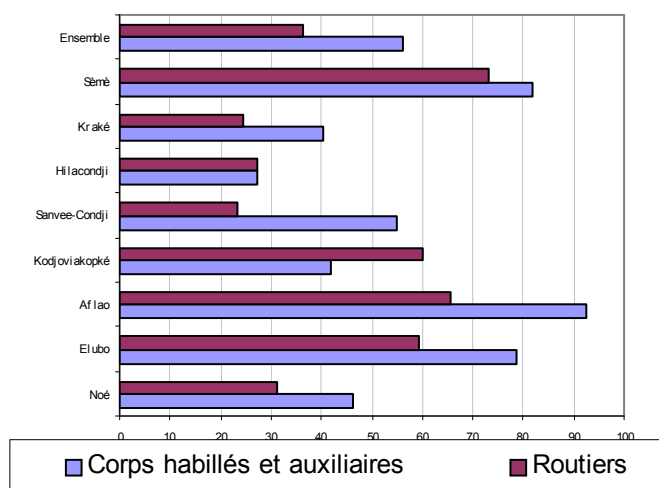
3. PRINCIPAUX RESULTATS

3.1 Connaissance des textes régissant la circulation des personnes et des biens aux frontières du Corridor Abidjan-Lagos

Les résultats montrent que les agents contrôleurs (corps habillés) du corridor Abidjan-Lagos, ont dans l'ensemble, une bonne connaissance des textes régissant la libre circulation des personnes et des biens (56,1%). De même, le niveau de connaissance est plus marqué chez les corps habillés anglophones (Ghana, Nigeria) qui ont par ailleurs tendance à imposer aux usagers du Corridor, les textes de lois nationaux au lieu d'appliquer ceux de la CEDEAO.

Par contre, les routiers ont non seulement une connaissance médiocre (63,6%) des textes de la CEDEAO mais surtout, ils ignorent presque entièrement les textes de loi internes à chaque pays traversé (excepté ceux de leur pays d'origine). Néanmoins, comme au niveau des corps habillés, les

Graphique 1 : Proportion (%) des enquêtés qui connaissent les textes et accords régissant la libre circulation des biens et des personnes le long du Corridor Abidjan-Lagos, selon les types d'enquêtés



³ CAP = Connaissance attitude Pratique

routiers interrogés au niveau des sites anglophones et à Kodjoviakopké au Togo ont une assez bonne connaissance desdits textes de loi.

3.2 Connaissance des postes administratifs et des taxes aux frontières du corridor

Excepté le cas de Seme au Nigeria (38,0%), les enquêtés ont dans l'ensemble une bonne connaissance des postes administratifs situés le long du Corridor (78,1%). Les postes les plus connus sont : la douane (93,5%), la police (93,0%) et la gendarmerie (59,1%). Parmi ceux les moins connus figurent : le service de l'immigration (37,5%), le service de santé (19,5%), les services de droits indirects (11,4%), le service de contrôle phytosanitaire (9,3%), le bureau d'inspection (8,8%), le service national d'investigation (8,4%), etc.

Tableau 1 : Proportion (%) des conducteurs, commerçants et voyageurs qui connaissent les types de postes administratifs le long du Corridor, selon le site d'interview

Site ou frontière	%	Effectifs
Noé	82,1	396
Elubo	82,4	142
Aflao	85,8	337
Kodjoviakopké	84,6	286
Sanvee-Condji	91,7	398
Hilacondji	88,0	401
Kraké	80,3	396
Sèmè	38,0	421
Total	78,1	2777

Malgré la bonne connaissance des postes administratifs, à peine la moitié des routiers (51,7%) reconnaît l'existence de taxes formelles aux différents postes frontaliers du Corridor. De même, la connaissance de ces taxes est notamment plus faible au niveau des frontières : du Bénin : Kraké (44,5%) ; Hillacondji (39,3%) ; de la Côte d'Ivoire : Noé (46,2%) et du Nigeria : Seme (37,7%). Elle est en revanche, assez élevée aux frontières du Togo : Kodjoviakopé (73,1%), Sanvee-Condji (64,7%) et du Ghana : Elubo (73,1%), Aflao (56,7%).

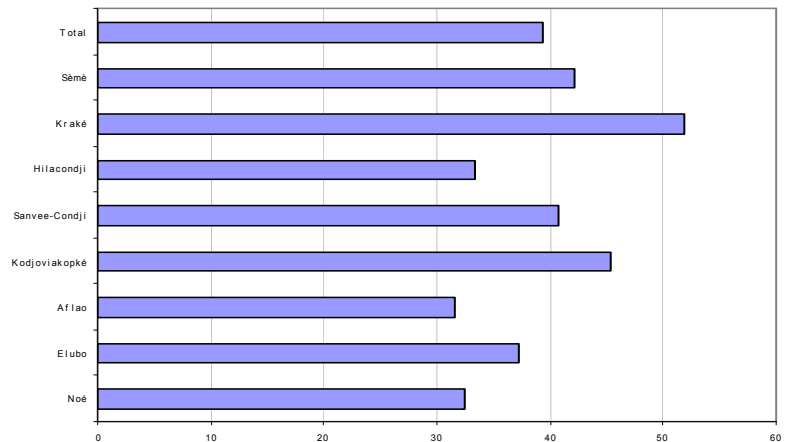
Tableau 2 : Proportion (%) des enquêtés qui connaissent l'existence des taxes formelles au niveau des frontières du Corridor

Site ou frontière	(%)	Effectifs
Noé	46,2	483
Elubo	73,1	171
Aflao	56,7	441
Kodjoviakopké	73,1	335
Sanvee-Condji	64,7	473
Hilacondji	39,3	496
Kraké	44,5	503
Sèmè	37,7	472
Ensemble	51,7	3374

Par ailleurs, au moins quatre routiers sur dix reconnaissent l'existence de taxes souterraines (informelles) sur le Corridor Abidjan-Lagos notamment entre le Bénin et le Nigeria : Kraké (51,8%), Seme (42,2%) et entre les deux frontières du Togo : Sanvee-Condji (40,8%) et Kodjoviakopé (45,4%).

De l'avis des routiers, les postes de contrôle informel sont caractérisés par des pratiques de rançonnement et de corruption sans précédent qui alimentent l'économie souterraine. En conséquence, les agents de contrôle qui se livrent à ce genre d'exercice, s'enrichissent au détriment de l'Etat et des usagers de la route. Ils contribuent ainsi à réduire l'élan des Etats de l'axe Abidjan-Lagos à s'investir dans les grands travaux de développement.

Graphique 2 : Proportion de routiers qui ont déclaré l'existence de poste de contrôle informel sur le Corridor Abidjan-Lagos.



3.3 Evaluation du temps de traversée des frontières et obstacles rencontrés

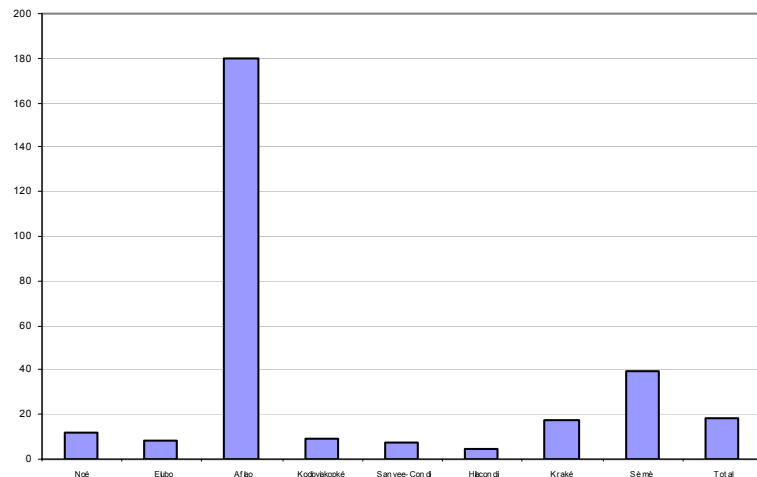
3.3.1 Evaluation du temps de la traversée des frontières

L'exploitation des relevés statistiques du temps moyen (exprimé en mn⁴) mis par les usagers pour traverser les frontières situées le long du corridor Abidjan-Lagos révèle que les routiers perdent en moyenne trois (03) heures au remplissage des formalités administratives à la frontière d'Aflao (Ghana) soit 10 fois plus de temps comparés à la plupart des autres frontières (18 mn en moyenne). Viennent ensuite la frontière de Seme (39 mn) au Nigeria, celle de Kraké (17 mn) au Bénin et celle d'Elubo (12mn) au Ghana.

Les retards enregistrés à Aflao sont-ils consécutifs aux difficultés linguistiques ? A une plus forte vigilance des agents de contrôle ghanéens pour éviter le trafic de produits illicites sur leur territoire ? A la proximité de la frontière d'Aflao avec la ville de Lomé (Togo) qui lui est mitoyenne ? Aux problèmes sociopolitiques qui entachent par moment les relations de bon voisinage entre le Togo et le Ghana ?

Il serait intéressant de rechercher les raisons profondes d'une telle situation afin d'y remédier.

Graphique 3 : Temps (mn) moyen de traversée des différentes frontières pour les véhicules commerciaux le long du corridor Abidjan-Lagos



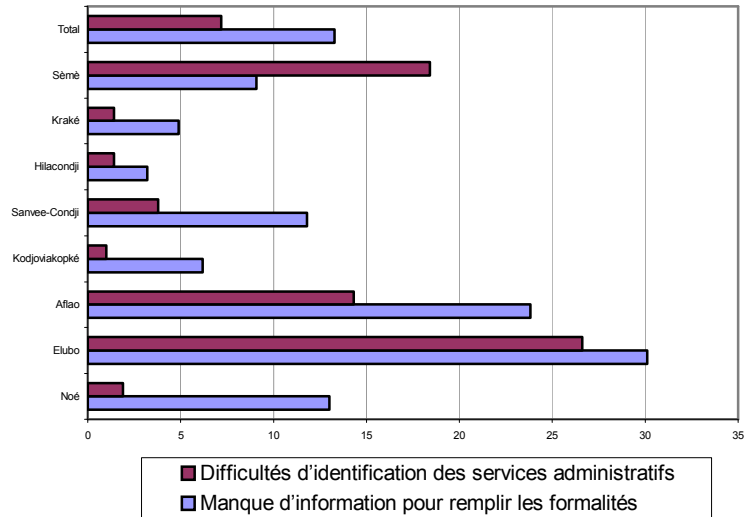
⁴ mn = minute

3.3.2 Obstacles à la libre circulation le long du corridor

En général, trois enquêtés sur dix (29,2%) ont déclaré avoir rencontré des difficultés pour traverser les différents postes frontaliers du corridor Abidjan-Lagos. On observe que les difficultés ont été plus signalées par les usagers interpellés aux frontières ghanéennes (Elubo : 60,3% et Aflao : 41,3%).

Viennent ensuite ceux interviewés à Kodjoviakopé (32,9%), à Seme (29,7%) et Noé (28,5%). Mais confrontés aux faits, très peu de routiers ont pu signaler de façon concrète les types de difficultés qu'ils rencontrent le plus souvent. Dans l'ensemble, un routier sur neuf (11,3%) a évoqué, le manque d'information pour remplir les formalités et un sur quatorze (7,2%), le manque de visibilité des services administratifs.

Graphique 4 : Répartition (%) des enquêtés selon la nature des difficultés rencontrées pour traverser les frontières du Corridor Abidjan –Lagos

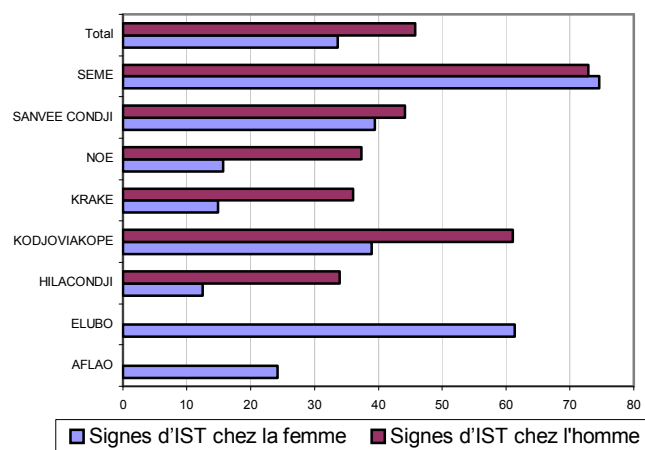


Selon le site d'interpellation, on note que les enquêtés qui estiment manquer d'information pour remplir les formalités ont été beaucoup plus rencontrés sur le territoire ghanéen notamment à Elubo (30,1%) et à Aflao (23,8%). Viennent ensuite ceux interrogés à Noé (13,0%), à Sanvee-Condji (11,8%) et à Seme (9,1%). Les difficultés relatives à la localisation des services administratifs ont été également beaucoup plus signalées sur les sites ghanéens : Elubo (26,9%) ; Aflao (14,3%) et celui du Nigeria (18,4%).

3.4 Connaissance attitude pratique des routiers sur les IST/VIH/SIDA

Les routiers interviewés au cours de l'enquête CAP ont en moyenne 30 ans. Deux sur dix (22,4%) sont illettrés, quatre sur dix ont le niveau d'étude primaire et le reste (36,1%) a le niveau secondaire ou plus. Six sur dix (56,0%) sont mariés et le reste (40,7%), célibataires. Environ un routier sur deux (46,7%) est un patron conducteur du véhicule, le tiers (33,6%) a le statut d'apprenti et le reste (12,6%) est convoyeur. Six routiers sur dix (59%) sont des camionneurs ou utilisateurs des véhicules poids lourds et le quart (25,3%) conduit des véhicules légers commerciaux. La majorité (70,2%) a une ancienneté de plus d'un an de pratique du corridor Abidjan-Lagos. Ils sont fortement exposés aux médias audiovisuels : radio (86,9%) et télévision (78,3%). Un sur trois (33,2%) lit des journaux. Deux sur trois (63,8%) fréquentent souvent ou occasionnellement les centres de loisirs : cafétérias, restaurants, buvettes, maquis : 53,7% ; plage (32,7%) et

Graphique 5 : Proportion (%) des enquêtés ayant déclaré connaître au moins deux signes d'IST



motels/hôtels/auberge/boîtes de nuit (13,6%). Six routiers sur dix (56,8%) boivent de l'alcool. Quelques uns ont déjà essayé au moins une drogue injectable (1,6%) et non injectable (3%). Interrogés sur les circonstances favorables aux relations entre hommes et femmes susceptibles d'influencer la propagation du VIH/SIDA sur les sites, les routiers identifient principalement trois facteurs : les voyages (44,2%), les occasions de réjouissance (24,5%) et la recherche de faveurs notamment par les femmes (17,5%). La plupart des routiers (86,2%) ont déjà entendu parler des IST. En revanche, plus de la moitié (54,2%) a été incapable de citer au moins deux signes d'IST chez l'homme. Ils le sont davantage (66,3%) pour les signes d'IST chez la femme.

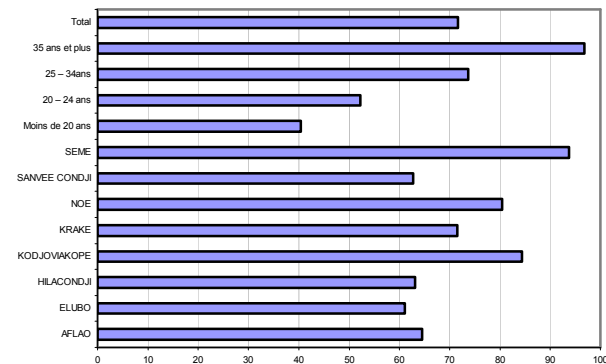
La connaissance des signes d'IST est plus marquée chez les routiers interrogés à Seme (Nigeria) et à Kodjoviakopé (Togo). Elle augmente également avec l'âge. Quant à la prévalence des symptômes d'IST elle est de 6,7% chez les routiers et semble également augmenter avec l'âge. La plupart (86,8%) des routiers qui ont déclaré des symptômes d'IST au cours des douze mois précédant l'enquête se sont adressés à une structure de santé moderne (58,1%). Le recours à l'automédication est également non négligeable (34,9%).

A 17 ans, la moitié des routiers a déjà eu le premier rapport sexuel. De même, les rapports sexuels avec des partenaires à risque sont très développés chez les routiers fréquentant l'axe Abidjan-Lagos. Sept sur dix (71,7%) sont des habitués de ce genre de comportement. La situation est plus critique chez les routiers interrogés à Noé (80,4%), Kodjoviakopé (84,4%) et Seme (93,8%). Elle se dégrade avec l'âge et reste deux fois plus élevée (96,8%) chez les plus âgés comparés au moins de 20 ans (40,4%). Au cours des douze mois précédant l'enquête, un routier sur cinq (21,0%) a déclaré n'avoir jamais utilisé de condom lors des rapports sexuels avec des partenaires non régulières. Les raisons de la non utilisation du condom au cours de ces rapports à risque sont : l'aversion au condom (30%), la recherche du plaisir ou du goût (19%), etc.

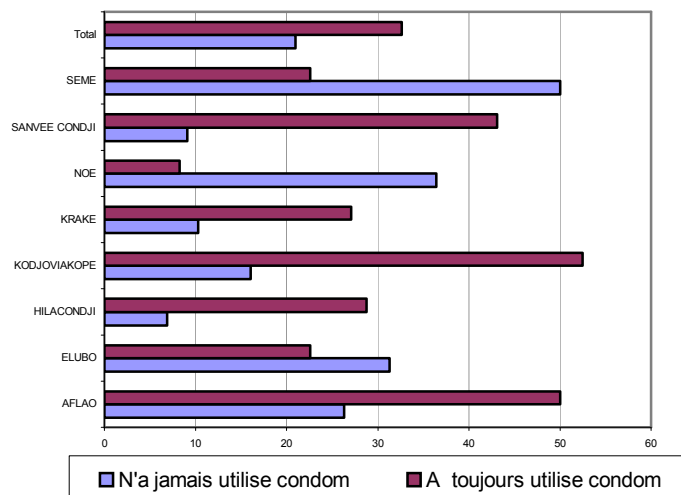
Seulement le tiers (34,6%) des rapports à risque chez les routiers est protégé (avec condom). La situation est relativement moins critique au Togo (Sanvee-Condji : 43,1% ; Kodjoviakopé : 52,2%) et à Aflao (50%). Elle est en revanche assez préoccupante à Noé (8,3%). Par ailleurs, quatre routiers sur dix (38%) ont cité l'utilisation correcte du condom comme moyen de prévention des IST/VIH/SIDA.

La faible connaissance des textes de loi, leur non respect et le

Graphique 6 : Proportion (%) des routiers ayant eu des partenaires commerciales au cours des douze mois précédant l'enquête



Graphique 7 : Proportion (%) des routiers selon l'utilisation de condom lors des rapports sexuels avec une partenaire non régulière au cours des 12 mois précédant l'enquête



rançonnement des agents de contrôle contribuent fortement à prolonger les délais de séjour des routiers sur les sites frontaliers du corridor Abidjan-Lagos. En raison des formalités administratives au niveau des frontières et des longues distances qui séparent parfois leur lieu de provenance de leur destination, certains routiers, notamment les camionneurs, sont obligés de passer des nuits sur les sites frontaliers. A ces occasions, ils se jettent sur les opportunités de relations sexuelles commerciales avec des Travailleuses de Sexe (TS) et des vendeuses ambulantes qui opèrent sur lesdits sites. Ce genre de relations sexuelles commerciales avec les femmes se tient le plus souvent à l'intérieur des camions ou à même le sol sous les camions tard la nuit.

Par ailleurs, interrogés sur le nombre de partenaires sexuelles qu'ils ont entretenues au cours des douze mois précédant l'enquête, 8 routiers sur 10 (76,2%) ont signalé une partenaire sexuelle tandis que un sur quatre a déclaré au moins deux partenaires sexuelles. Le multipartenariat est légèrement plus marqué sur le site d'Aflao (35,0%). Il semble plus faible à Noé qui détient en revanche, le record du monopartenariat (92,7%). Au

cours de la même période 7 routiers sur 100 ont déclaré des symptômes d'IST et l'analyse sérologique a révélé que 5 sur 100 ont été contrôlés positifs au VIH. Tout porte à croire que le multipartenariat et les rapports non protégés participent inexorablement à la diffusion des IST/VIH/SIDA chez les routiers du corridor Abidjan-Lagos.

4. CONCLUSION

Dans l'ensemble, les enquêtés connaissent les différents postes administratifs situés le long du corridor Abidjan-Lagos. Ils connaissent relativement moins les taxes formelles au niveau des frontières (51,7%). De même, quatre enquêtés sur dix ont évoqué l'existence de postes informels de contrôle le long de l'axe Abidjan-Lagos. L'inégalité des rapports de force entre agents de contrôle et usagers de la route semble défavorable aux usagers qui sont quotidiennement victimes de nombreuses tracasseries non réglementaires. Par ailleurs, tout en étant assez bien informés sur les IST/VIH/SIDA et sur l'importance des rapports sexuels protégés, les routiers continuent d'adopter des comportements pervers qui les exposent davantage aux risques des IST/VIH/SIDA. Les difficultés liées à la traversée des frontières en sont l'une des causes. Tout porte à croire que les routiers n'ont pas suffisamment intégré l'utilisation du condom dans leurs pratiques sexuelles. Ainsi, en raison de leur mobilité, ils sont de véritables vecteurs des IST/VIH/SIDA. En vue de faciliter la circulation des personnes et des biens le long du Corridor, les enquêtés suggèrent que : le nombre de documents administratifs soit réduit (46,0%). Il en est de même pour le nombre de postes de contrôle (42,5%). Ils suggèrent enfin que les procédures administratives (40,7%) relatives à la traversée des frontières soient uniformisées. Il est également intéressant que les différents acteurs impliqués dans la gestion des frontières soient formés davantage sur les textes régissant la circulation des personnes et des biens afin d'éviter certains actes de brimades et de corruption. Ce faisant, il est possible d'espérer la réduction des comportements à risque chez les routiers.

