



**DTM**

MATRICE DE SUIVI  
DES DÉPLACEMENTS

## SUIVI DES FLUX DE POPULATIONS – ENQUÊTES INDIVIDUELLES

Impacts du COVID-19 sur les voyageurs au sein du territoire tchadien

TCHAD

JUILLET – DÉCEMBRE 2020



## INTRODUCTION

Afin de mieux comprendre les mouvements et tendances migratoires en Afrique de l'Ouest et du Centre, l'OIM, à travers la Matrice de suivi des déplacements (*Displacement Tracking Matrix*, DTM), met en œuvre l'activité de Suivi des flux de populations (*Flow Monitoring*, FM).

Le suivi des flux, qui est mis en œuvre en étroite collaboration avec les autorités et des partenaires nationaux et locaux, est composé de deux outils: l'enregistrement des flux (*Flow Monitoring Registry*, FMR) et les enquêtes individuelles (*Flow Monitoring Survey*, FMS). Il récolte des données clés sur les flux migratoires, les profils des voyageurs et les parcours et intentions des migrants, afin de fournir une meilleure compréhension des flux migratoires dans la région. Dans le cadre de la crise du COVID-19, des questions supplémentaires ont été ajoutées à partir du mois de juillet 2020, afin d'appréhender les connaissances des voyageurs ainsi que les mesures prises pour se protéger du virus.

Au Tchad, entre les mois de **juillet et décembre 2020**, la DTM a recueilli des données au niveau de **huit Points de suivi des flux** (*Flow Monitoring Point*, FMP). Parmi ceux-ci, trois étaient situés dans le nord du Tchad (Faya, Zouarké et Ounianga Kébir), et cinq à la frontière camerounaise (Binder, Fianga, Koutéré, Léré et Pont Bongor) pour observer les flux transfrontaliers des voyageurs dans le contexte des restrictions de mobilité liées à la pandémie de COVID-19.

Ce rapport présente les **données clés relatives au COVID-19** collectées dans le cadre des **enquêtes FMS** durant cette période au niveau de ces huit points de passage. Les analyses présentées sont désagrégées par zone lorsque les résultats mettent en lumière des différences notables dans les réponses recueillies. En effet, les points de suivi considérés dans ce rapport sont ancrés dans des contextes distincts: les FMP situés au nord se trouvent dans le désert, où l'accès aux services est difficile, tandis que ceux qui sont situés à la frontière camerounaise sont dans une zone moins aride.

Pour plus d'informations sur la méthodologie du suivi des flux, merci de consulter la dernière page de ce rapport.

## CHIFFRES CLÉS



8 FMP au Tchad



3 817 enquêtes individuelles réalisées



21% sont des femmes



1% sont des mineur.e.s



96% ont connaissance de la pandémie de COVID-19



86% ont reçu des informations relatives au COVID-19 à travers les médias



54% ont pris au moins une mesure de prévention au cours du voyage

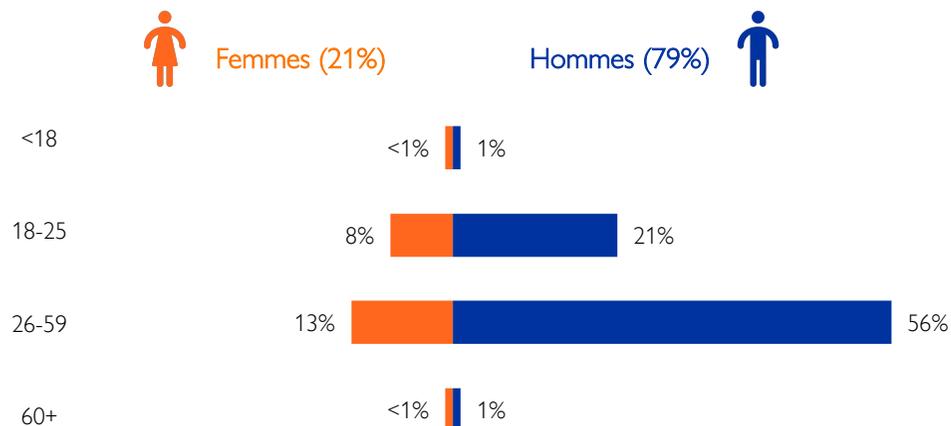


42% ont rencontré des défis depuis le début de la pandémie



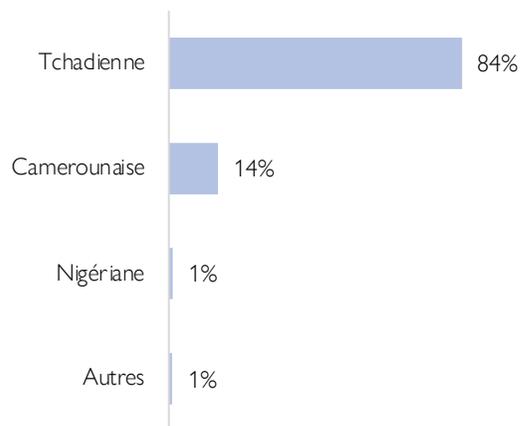
## DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES

### DISTRIBUTION DE LA POPULATION INTERROGÉE PAR SEXE ET PAR TRANCHE D'ÂGE

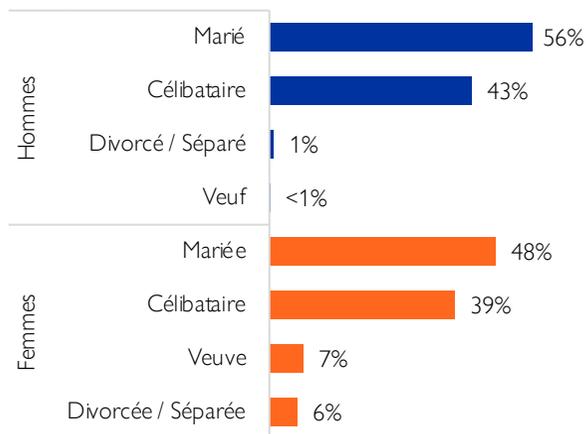


La majorité des voyageurs interrogés (79%) était constituée d'**hommes** et 21 pour cent étaient des femmes. La plupart (69%) avaient **entre 26 et 59 ans** (dont 56% d'hommes et 13% de femmes), tandis que 29 pour cent avaient entre 18 et 25 ans. Les mineur.e.s et les personnes âgées de 60 ans et plus représentaient 1 pour cent de la population totale chacun. Il est à signaler que les personnes âgées de moins de 14 ans ne sont pas interrogées dans le cadre des enquêtes FMS.

### NATIONALITÉS DES VOYAGEURS



### ÉTAT CIVIL DES VOYAGEURS, PAR SEXE



La plupart des voyageurs enquêtés étaient **tchadiens** (84%) et 14 pour cent étaient de nationalité camerounaise. Il est à noter que dans le cadre de cette collecte, les nationalités prises en compte sont celles déclarées par les voyageurs. Aucune vérification des documents d'identité n'est effectuée pour les confirmer ou les infirmer.

De manière générale, 54 pour cent des voyageurs étaient **mariés** et 42 pour cent étaient célibataires. L'analyse désagrégée par sexe indique que la proportion de personnes divorcées ou séparées était plus élevée chez les femmes (6%) que chez les hommes (1%). Par ailleurs, parmi les femmes interrogées, 7 pour cent étaient veuves, tandis que moins de 1 pour cent des hommes enquêtés étaient veufs.

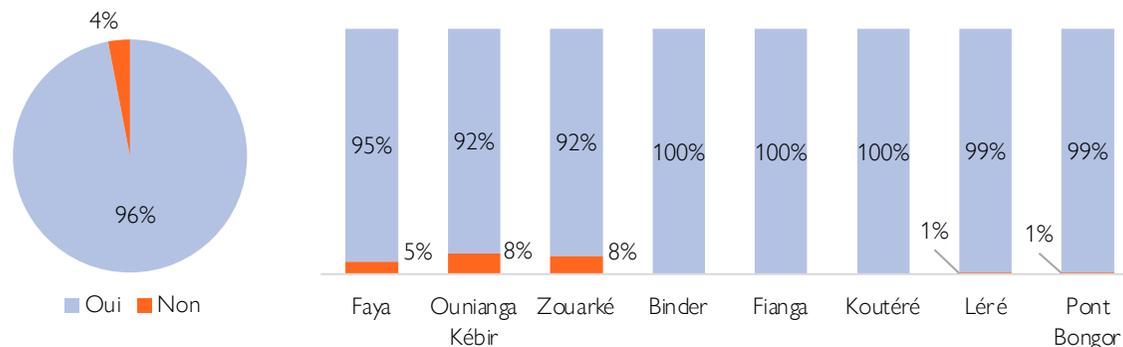
## CONNAISSANCE DU COVID-19 ET DE SES SYMPTÔMES

De manière générale, la vaste majorité des personnes interrogées (96%) étaient **au courant de la pandémie de COVID-19**. Parmi les personnes qui n'en avaient pas connaissance, la quasi-totalité (95%) ont été interrogées au niveau des FMP situés au nord. Ainsi, 8 pour cent des personnes interrogées à Ounianga Kébir et Zouarké et 5 pour cent des voyageurs enquêtés à Faya n'avaient pas connaissance de la pandémie de COVID-19.

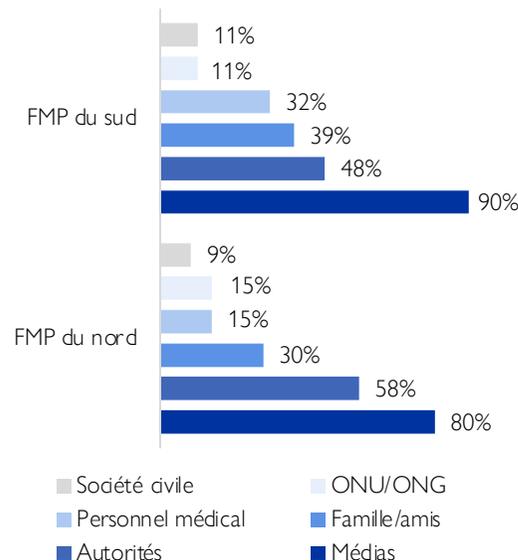
Aussi bien au nord qu'au sud du pays, les médias (pour 86% des voyageurs) et les autorités locales ou nationales (52%) étaient les principaux **moyens par le biais desquels les voyageurs avaient été informés** de l'existence du COVID-19. Cependant, les résultats mettent en lumière quelques différences selon la localisation des FMP. Par exemple, la proportion de personnes ayant été informées grâce au personnel médical était deux fois plus élevée au niveau des FMP du sud (32%) qu'au nord (15%).

La grande majorité (94%) des voyageurs interrogés pouvaient citer un ou plusieurs **symptômes associés au COVID-19**, et notamment la fièvre (citée par 74% des personnes enquêtées), la toux (68%), les maux de gorge (49%) et les maux de tête (45%).

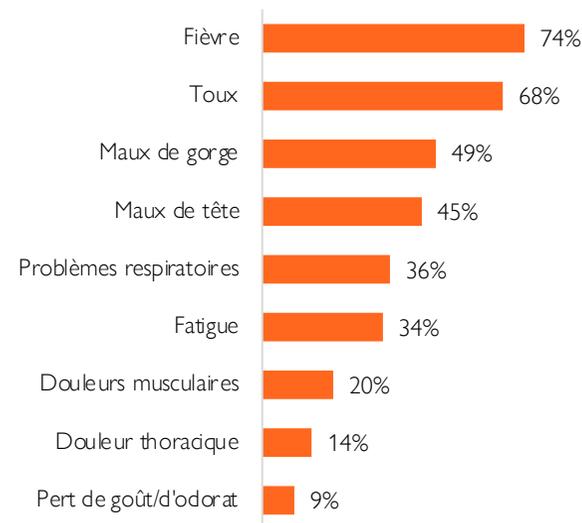
« ÊTES-VOUS AU COURANT DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 ? » (TOTAL GÉNÉRAL ET PAR FMP)



« SI OUI, QUI VOUS EN A INFORMÉ ? » (PAR ZONE)

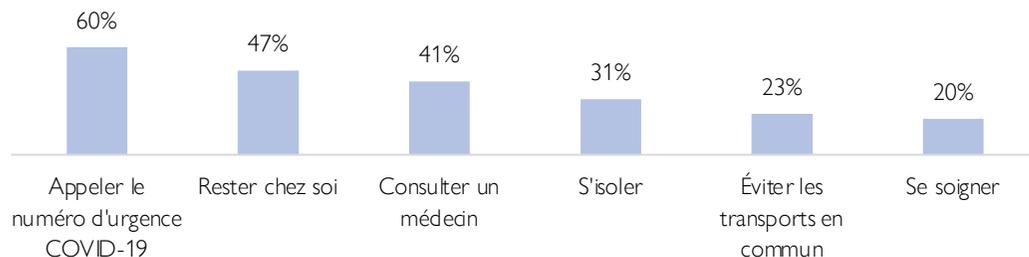


CONNAISSANCE DES SYMPTÔMES DU COVID-19

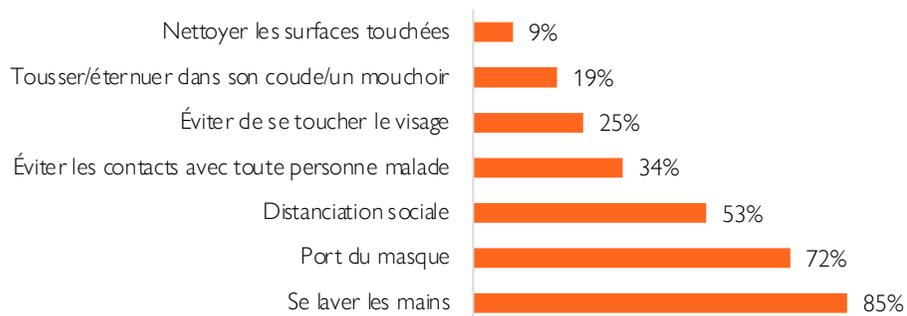


## CONNAISSANCE ET MISE EN PLACE DES MESURES DE PRÉVENTION ET DE PROTECTION

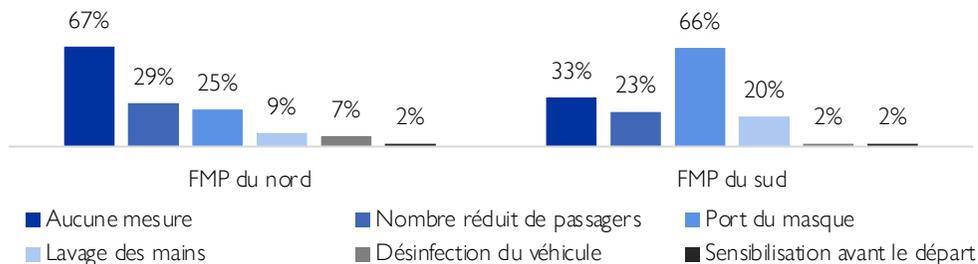
### MESURES À PRENDRE EN CAS DE SYMPTÔMES DU COVID-19 CITÉES PAR LES VOYAGEURS



### GESTES DE PROTECTION CONTRE LE COVID-19 CITÉS PAR LES VOYAGEURS



### MESURES DE PRÉVENTION MISES EN PLACE PENDANT LE VOYAGE (PAR ZONE)



En ce qui concerne les **mesures à prendre en cas d'apparition de symptômes**, 60 pour cent des personnes interrogées ont indiqué qu'il fallait appeler le numéro d'urgence COVID-19, 47 pour cent ont dit qu'il fallait rester chez soi et 41 pour cent qu'il fallait consulter un médecin.

La vaste majorité (95%) des voyageurs interrogés pouvaient citer un ou plusieurs **gestes de protection contre le COVID-19**. Les principales mesures de protection citées étaient le lavage des mains (85%), le port du masque (72%) et la distanciation sociale (53%).

Cependant, près de la moitié des voyageurs (46%) ont indiqué qu'**aucune mesure particulière n'avait été mise en œuvre en prévention du COVID-19** au cours de leur voyage. Cette proportion était particulièrement élevée parmi les voyageurs interrogés aux FMP du nord (67%; contre 33% au sud). Parmi les 53 pour cent d'individus ayant indiqué que de telles mesures avaient été prises, les pratiques les plus fréquentes étaient le port du masque dans le véhicule (pour 49% des individus) et la réduction du nombre de passagers dans le véhicule (26%). Il est à souligner que tandis que les deux tiers des personnes enquêtées au sud (66%) avaient porté un masque au cours de leur voyage, seuls un quart des voyageurs au nord (25%) avaient pris cette mesure.

## DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DEPUIS LE DÉBUT DE LA PANDÉMIE

Parmi les voyageurs interrogés, 42 pour cent ont indiqué avoir rencontré un ou plusieurs **défis** depuis le début de la pandémie de COVID-19. Les difficultés les plus citées étaient liées à la **poursuite du travail** ou des activités économiques et commerciales (22%) et à l'**accès aux services de base** tels que l'eau et la nourriture (14%).

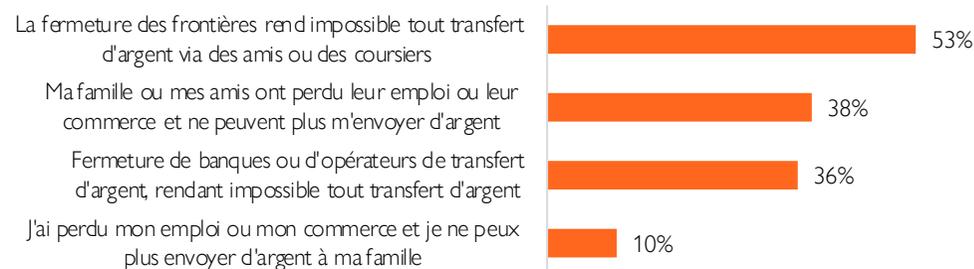
Neuf pour cent des individus ont indiqué avoir rencontré des difficultés pour **envoyer ou recevoir des fonds**. En particulier, plus de la moitié de ces personnes (53%) se sont retrouvées dans l'impossibilité d'envoyer de l'argent à travers des amis ou des coursiers suite à la fermeture des frontières, 38 pour cent ont indiqué qu'elles ne recevaient plus d'argent de leurs proches suite à la perte de l'emploi ou du commerce de ces derniers et 36 pour cent ont évoqué la fermeture de banques ou d'opérateurs de transfert d'argent. Par ailleurs, 10 pour cent de ces voyageurs ont été contraints d'arrêter d'envoyer de l'argent suite à la perte de leur emploi ou de leur commerce.

Parmi les personnes confrontées à des difficultés d'envoi ou de réception de fonds, deux tiers (67%) ont indiqué qu'elles ne pouvaient par conséquent **plus se permettre d'acheter une nourriture de bonne qualité**, un tiers (33%) ont déclaré qu'elles n'étaient plus en mesure de payer leurs études ou celles de membres de leur famille et 31 pour cent qu'elles ne pouvaient pas rembourser leurs prêts. Les conséquences de cette baisse de transferts de fonds citées par les voyageurs incluent également l'incapacité de payer le loyer ou l'hypothèque (23%) et les stocks de marchandises (16%).

### DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DEPUIS LE DÉBUT DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

Défi rencontré	% des voyageurs
Aucun défi	58%
Poursuite du travail	22%
Accès aux services de base (eau, nourriture)	14%
Accès aux équipements de protection individuelle	8%
Accès aux services de santé	8%
Détérioration de l'alimentation	6%
Envoi / Réception de fonds	9%
Une connaissance a contracté le COVID-19 (désormais rétablie)	4%
Une connaissance est décédée du COVID-19	3%
Discrimination / Stigmatisation	2%
Contraction du COVID-19 (désormais rétabli)	1%

### PROBLÈMES LIÉS AUX TRANSFERTS DE FONDS



### CONSÉQUENCES DE LA BAISSÉ DE TRANSFERTS DE FONDS



**INTRODUCTION :** Le suivi des flux, mis en œuvre par l'OIM à travers la Matrice de suivi des déplacements (DTM, *Displacement Tracking Matrix* en anglais), a pour objectif de recueillir des données sur le nombre et les caractéristiques de voyageurs observés dans des zones à forte mobilité, à travers des points de suivi (FMP, *Flow Monitoring Point* en anglais) installés dans ces zones.

**MÉTHODOLOGIE :** Le suivi des flux de populations est un travail de collecte des données qui vise à identifier des zones sujettes aux migrations transfrontalières et internationales et à mettre en lumière les caractéristiques et les parcours des personnes passant par ces zones. Les zones de forte mobilité sont identifiées à l'échelle du pays avec l'aide des autorités nationales. Les équipes DTM, en partenariat avec les autorités locales, conduisent ensuite un travail d'identification des points de transit stratégiques au niveau local. À chacun de ces FMP, deux principales méthodologies de collecte de données sont utilisées : l'enregistrement des flux (FMR, *Flow Monitoring Registry* en anglais) et les enquêtes individuelles (FMS, *Flow Monitoring Survey* en anglais).

Le FMR consiste à collecter les données au niveau des différents points de passage via des observations directes et auprès d'informateurs clés : il peut s'agir du

personnel des gares routières, des fonctionnaires étatiques, des chauffeurs de bus ou des migrants eux-mêmes. Le FMR recueille des informations sur le nombre de voyageurs passant par les points de passage, leurs nationalités, lieux de provenance et destinations envisagées, ainsi que les moyens de transport utilisés. À chaque FMP, les données sont recueillies par une équipe de deux à cinq enquêteurs. La collecte de données est effectuée quotidiennement, entre 7 heures 30 et 17 heures 30, qui correspond aux horaires pendant laquelle le plus grand nombre de voyageurs traversent les FMP. Cependant, ces horaires peuvent être aménagées en fonction de la période et du contexte. Les données sont collectées au travers d'un formulaire administré aux informateurs clés, et d'observations directes.

Les FMS permettent de collecter des données plus approfondies à travers des entretiens auprès d'un échantillon de voyageurs qui passent par les points de passage afin de mieux comprendre leurs profils. Les enquêtes sont menées quotidiennement auprès d'un échantillon de voyageurs, choisis aléatoirement, qui passent par ces points. Les données principales collectées sont la nationalité du voyageur, son âge, son sexe, son niveau d'éducation, son statut professionnel, les raisons de son déplacement, sa provenance, sa destination, ainsi que ses

besoins et vulnérabilités.

Depuis le mois de juillet 2020, dans le contexte de la crise du COVID-19, des indicateurs supplémentaires ont été ajoutés au questionnaire FMS administré aux voyageurs, afin de mieux appréhender leurs connaissances relatives au COVID-19 et les mesures prises pour se protéger du virus.

**LIMITES :** Les données utilisées dans le cadre de cette analyse sont issues d'enquêtes menées auprès d'un échantillon de voyageurs qui sont passés par les huit points de passage susmentionnés, entre juillet et décembre 2020. Elles ne peuvent donc pas être généralisées à la population migrante dans son ensemble, car elles présentent uniquement la situation spécifique des personnes interrogées. La couverture temporelle de ces enquêtes est également limitée aux jours ouvrables et à une fenêtre horaire limitée.

En outre, dans le contexte de la crise du COVID-19, l'OIM a adapté sa stratégie et sa méthodologie en mettant en œuvre des mesures de précaution et d'atténuation des risques lors des opérations de collecte de données au niveau des FMP, ainsi qu'au cours des formations effectuées auprès des enquêteurs. Ainsi, des procédures opérationnelles standardisées ont été

prises en place, afin de garantir le respect des mesures de prévention et d'atténuation des risques décrétées par le gouvernement de la République du Tchad.

Ces mesures incluent le respect de la distanciation sociale, la distribution d'équipements de protection individuelle pour les enquêteurs, la sensibilisation du personnel de terrain et la conduite de formations en nombre limité.

Il est à noter que sur demande, des analyses plus poussées (par exemple par point de suivi) peuvent être réalisées par l'équipe DTM.

*Les avis exprimés dans ce rapport sont ceux des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les points de vue de l'OIM, des donateurs et des partenaires. L'OIM croit profondément que la migration humaine et ordonnée est bénéfique pour les migrants et la société. En tant qu'organisation intergouvernementale, l'OIM agit avec ses partenaires de la communauté internationale afin d'aider à résoudre les problèmes opérationnels que pose la migration ; de mieux faire comprendre quels en sont les enjeux ; d'encourager le développement économique et social grâce à la migration ; et de préserver la dignité humaine et le bien-être des migrants.*

*Les cartes fournies le sont uniquement à titre illustratif. Les représentations ainsi que l'utilisation des frontières et des noms géographiques sur ces cartes peuvent porter des erreurs et n'impliquent ni jugement sur le statut légal d'un territoire, ni reconnaissance ou acceptation officielles de ces frontières de la part de l'OIM.*