



HAL
open science

Transports et intégration dans la région du fleuve Mano de 1973 à nos jours

Fode Bangaly Keita

► **To cite this version:**

Fode Bangaly Keita. Transports et intégration dans la région du fleuve Mano de 1973 à nos jours. Encyclo. Revue de l'école doctorale Sciences des Sociétés ED 624, 2020, 11, pp.97-109. hal-02900728

HAL Id: hal-02900728

<https://u-paris.hal.science/hal-02900728>

Submitted on 16 Jul 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

FODÉ BANGALY KEITA*

**TRANSPORTS ET INTÉGRATION DANS LA RÉGION DU FLEUVE
MANO DE 1973 À NOS JOURS**

Introduction

Dans la région du fleuve Mano, les pays ne correspondent pas à de véritables entités historiques homogènes¹. Ils ont été constitués d'une multitude de groupes socioculturels dont la majorité se trouve partagée par plusieurs frontières héritées de la décolonisation². Dans les années 1970, « cette balkanisation a posé aux pays trois types de problèmes qui ont gêné la bonne maîtrise des conditions de leur développement, à savoir, l'enclavement, les frontières trop longues et mal définies et le sous développement des infrastructures de base »³. Ces trois problèmes s'ajoutent de nos jours aux questions démographiques et économiques car, selon Réal Lavergne, les produits nationaux bruts des pays ouest-africains sont équivalents à ceux des petites villes dans les pays industrialisés⁴. Aussi, mis à part les contraintes liées à la balkanisation,

* Enseignant-chercheur, diplômé de l'Université Sorbonne Paris Cité / Paris Diderot-Paris 7. Anciennement inscrit à l'ED 382, CESSMA, Histoire de l'Afrique. Auteur de « Enjeux et spécificités de l'Union du fleuve Mano dans les dynamiques d'intégration régionales en Afrique de l'Ouest ». En service à l'Université de Kindia, République de Guinée.

¹ Colette DUBOIS, Marc MICHEL, « États et frontières en Afrique subsaharienne », *Frontières plurielles, frontières conflictuelles en Afrique subsaharienne*, actes du colloque de l'IHCC, Histoire et perspectives, L'Harmattan, 2000, p. 7-12. Voir aussi Fodé Bangaly KEITA, « Enjeux et spécificités de l'Union du fleuve Mano dans les dynamiques d'intégration régionales en Afrique de l'Ouest (1959-2003) », thèse de doctorat, Université de la Sorbonne Cité, Paris 7, 2018, p. 35.

² Réseau des plates Formes des ONG d'Afrique de l'Ouest, *Comprendre et participer au processus ouest-africain d'intégration régionale*, Paris, avril 2011, p. 10 [en ligne]. Consultable sur <https://knowledge.uclga.org/IMG/pdf/comprendreetparticiperauprocessusouestafricain.pdf>.

³ John IGUE, *Les État-nations face à l'intégration régionale en Afrique de l'ouest*, Karthala, Paris, 2006, p. 13.

⁴ Réal LAVERGNE, *Intégration et Coopération régionales en Afrique de l'Ouest*, Ed Karthala et CRDI, 1996, p. 2. Réal Lavergne est consultant principal de programme au bureau régional du Centre de Recherches pour le Développement International. Il est titulaire d'un doctorat en Sciences Economiques de l'Université de Toronto et a publié

le développement de ces pays, selon Samir Amin, a toujours été autocentré, c'est-à-dire tiré par la demande intérieure⁵.

Pour pallier les problèmes évoqués, le Libéria et la Sierra-Léone ont mis à profit le voisinage géographique en créant en 1973, l'Union du fleuve Mano (UFM)⁶, une alliance supranationale à vocation intégrationniste. En 1980, la Guinée a adhéré à cette Union, suivie en 2008 par la Côte d'Ivoire. De nos jours, l'UFM s'ajoute à deux autres organismes d'intégration dans la même région, à savoir, la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté des États de l'Afrique de l'Ouest (CEAO), devenue l'Union Économique et Monétaire Ouest-africaine (UEMOA). Le premier intérêt de l'UFM est de permettre aux pays membres d'être interdépendants en favorisant la création d'un pôle autocentré⁷. Le deuxième intérêt est de leur permettre de fonctionner à partir des avantages comparatifs⁸. Mais après cinq décennies d'existence, l'UFM a-t-elle atteint ses objectifs dans le domaine des transports ? Quels sont les obstacles ? Quelles propositions de solutions faut-il envisager ?

Dans ce travail, notre objectif est de faire d'abord une analyse critique de l'intégration dans la région du fleuve Mano à travers l'entremise des transports. Nous retenons les transports terrestres et les infrastructures routières comme les variables de cette analyse. Notre objectif est ensuite de parvenir à des propositions de solutions pour une meilleure intégration dans le secteur des transports routiers, moyen le plus pratiqué dans la région du fleuve Mano.

Historique de l'harmonisation des politiques de transports

Dans les années 1970, les États membres de l'UFM appliquaient leurs propres législations nationales des transports, au nom des souverainetés nationales respectives. Ceci faisait que les compagnies nationales avaient des plaques d'immatriculation de véhicules et des permis de conduire différents, selon les législations de chaque État⁹. Aussi, les administrations des services de transports nationaux n'avaient pas les mêmes tarifs de transports en vigueur ni les mêmes taux

dans les domaines de Politique Commerciale et de l'Aide Extérieure.

⁵ Samir AMIN, cité par John IGUE, *op. cit.*, p. 12.

⁶ Fodé Bangaly KEITA, *op. cit.*, p. 47.

⁷ P. J. M. TEDGA, « Vers une nouvelle stratégie en Afrique », *Journal Horoya*, n°461, 29 juillet 1989, p. 3.

⁸ *Ibid.*, p. 3 ; Voir aussi Fodé Bangaly KEITA, *op. cit.*, p. 48.

⁹ Fodé Bangaly KEITA, *op. cit.*, p.71.

d'impositions applicables aux compagnies nationales de transports¹⁰. Les usagers de la route ont toujours souffert à cause de ces disparités entre les exigences des législations nationales. Pour mettre fin à cela, les chefs d'États, Williams Tolbert du Libéria et Siaka Stevens de la Sierra-Léone, ont signé deux protocoles de coopération dans le domaine des transports. Le premier, signé en 1973 à Malima en Sierra-Léone, porte sur la création d'une commission interministérielle, avec pour but, l'harmonisation des lois, des règlements nationaux et l'identification des besoins des États membres de l'UFM en matière d'infrastructure de transports routiers¹¹.

De 1973 à nos jours, cette commission interministérielle a effectivement assuré la coopération à travers la diffusion de renseignements de nature technique et professionnelle aux administrations des services de transports dans les États membres¹². Les premiers résultats obtenus ont été la reconnaissance réciproque des permis de conduire, l'harmonisation des licences des compagnies nationales de transport et l'élaboration d'une cartographie du réseau routier intra-union. Il existait souvent des différences entre les tarifs de transport à cause des monnaies nationales différentes utilisées par les États membres de l'UFM. L'harmonisation des lois et des règlements nationaux des transports a permis aussi la réduction des tarifs de transport intra-union. Ceci a d'ailleurs contribué à augmenter le flux des marchandises car, la diminution de 10% du prix des transports a entraîné une augmentation du volume du commerce régional de 25% de 1980 à 1983¹³.

Le deuxième protocole signé à Conakry-Dee à Freetown en 1980, porte sur l'Assurance Responsabilité Civile au Tiers (ARCT). Ce protocole définit la politique intra-union des transports à l'égard des tiers. Il s'agissait de couvrir les usagers de la route et les agents de transports contre les risques liés à l'exercice de leur fonction. Selon la Déclaration du fleuve Mano, « l'Assurance obligatoire couvre le risque de responsabilité civile concernant l'emploi de véhicules motorisés »¹⁴.

¹⁰ *Ibid.*, p. 72.

¹¹ Interview de Angui ASSOUAKON, représentant-pays de l'UFM pour la Côte d'Ivoire, propos recueillis par *RFI, modoblog*, « Frontière Ivoir-Libérienne : la sécurité, une priorité pour l'UFM », Conakry, 2013.

¹² Fodé Bangaly KEITA, *op. cit.*, p.73.

¹³ *Ibid.*, p.74 ; Voir aussi Actes de la première conférence des transports en Afrique de l'Ouest, *op. cit.*, p. 2 ; D. DOUSSOU, « Infrastructures et transports dans l'UEMOA », *L'ESSOR*, 16208, Ouagadougou, mai 2008, p. 5.

¹⁴ Ahmed Tidiane SACKO, *Note technique sur l'UFM à la très haute attention de son excellence Monsieur le président de la république de Guinée*, Conakry, 2012, p. 4

Les accidents mortels ont été récurrents sur les tronçons routiers de l'UFM. Le cas grave qui a retenu l'attention de Djenne Traore, agent de police postée en 1970 à Wourékaba (Manou en Guinée) a été celui de Kabala à la frontière guinéo-sierra-léonaise. Cet accident aurait fait une dizaine de morts et des blessés graves. Selon cette policière, les principales causes étaient le mauvais état de la route et l'excès de vitesse du véhicule. Mais faute d'assurance du véhicule, des usagers de la route et d'harmonisation des législations nationales à cette époque, les victimes n'ont pu être indemnisées.

C'est pour sauvegarder les intérêts des usagers de la route face à de tels accidents que l'UFM a établi, en 1981, un agrément unique par lequel chaque assureur national garantissait les compensations en accord avec les stipulations de la législation intra-régionale, eu égard aux pertes ou dommages physiques donnant droit à des compensations. L'accord de garantie de compensation concerne aussi les véhicules motorisés circulant dans la région du fleuve Mano. La législation de l'UFM prévoit que de tels véhicules portent des plaques d'assurance ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation de l'un des États membres. Cela sous-entend que la plaque d'assurance obligatoire valide sur le territoire d'un État l'est aussi dans un autre État membre. Mais les véhicules normalement basés sur le territoire d'un État membre, avant de pénétrer sur le territoire d'un État tiers étaient obligés de prendre un Certificat d'Assurance Frontière (CAF), reconnu par le secrétariat de l'UFM.

Les protocoles en matière de transport ont été élaborés de telle sorte que les véhicules basés sur le territoire d'un État pénètrent librement dans un autre État. Selon l'ARCT, « Chaque État membre de l'UFM devait prendre des mesures nécessaires pour s'assurer que des véhicules normalement basés sur le territoire d'un État membre ne soient pas utilisés sur le territoire d'un autre sans que les pertes ou dommages corporels causés ne soient couverts »¹⁵. Pour que des véhicules basés dans un État tiers puissent entrer sur le territoire de l'UFM, il appartient aux assureurs nationaux de l'État membre de prendre la garantie conformément à la législation nationale de litige concernant des accidents ayant lieu sur le territoire sur lequel l'assureur national est enregistré. De 1973 à 1983, en plus des assurances nationales, le voyageur était obligé de prendre un certificat d'assurance frontière (CAF), document spécial qui lui permettait de franchir la frontière sans être inquiété des risques d'accident dans un État tiers. Mais depuis 1984, l'harmonisation des législations nationales des transports a permis

¹⁵ *Ibid.*, p. 5

l'allègement de la procédure administrative concernant l'acquisition, la reconnaissance des assurances et le contrôle douanier dans les espaces frontaliers. La mise en place d'un agrément intra-régional unique et la définition d'un montant unique de taxation pour les assureurs nationaux et les compagnies nationales de transport ont été aussi d'autres mesures de facilitation des procédures administratives dans la région du fleuve Mano¹⁶.

La construction des infrastructures routières

Depuis la création de l'UFM en 1973, l'essentiel de la mobilité intra-régionale est passée par le réseau routier, représentant 80 à 90% du trafic interurbain et inter-état des marchandises¹⁷. Mais, le paradoxe est que la majeure partie des villes et des villages de l'Union ne sont pas dotées en infrastructures routières de qualité et en quantité suffisante de nos jours. À part les tronçons des grands axes routiers hérités de la décolonisation, la majeure partie du réseau routier construit après les indépendances se trouve dans un état de dégradation poussée¹⁸.

Dès 1974, deux besoins fondamentaux se sont manifestés à travers la construction des infrastructures routières dans la région du fleuve Mano. C'est d'abord le développement des réseaux routiers principaux reliant les capitales des États membres et ensuite, la viabilisation des routes nationales, surtout reliant les localités transfrontalières. Pour satisfaire ces besoins, l'UFM a initié un Programme d'Harmonisation des Plans Nationaux des Infrastructures (PHPNI) en 1975. Ce programme visait la recherche d'un équilibre des différentes composantes du réseau routier intra-régional¹⁹. Il a connu sa phase de démarrage en 1975 avec la construction d'un tronçon Freetown-Monrovia, long de 121 km, pour un coût global de 57 millions de dollars US, suivi en 1976, de la construction d'un pont sur le fleuve Mano²⁰. En 1980, la route principale reliant Freetown et Conakry a été entièrement financée par l'UFM pour un coût de 30 millions d'euros²¹. Ce programme se proposait d'agrandir

¹⁶ *Ibid.*, p. 5

¹⁷ Actes de la première Conférence du Salon International des Transports en Afrique de l'Ouest sur le thème, *Transports, facteur majeur de développement et d'intégration*, Bamako, 2009, p. 3.

¹⁸ Fodé Bangaly KEITA, *op. cit.*, p. 74.

¹⁹ Fodé Bangaly KEITA, *Contribution à l'histoire de l'UFM des origines à nos jours*, Mémoire de Maîtrise, Université de Sonfonia, 2006, p. 19.

²⁰ Fodé Bangaly KEITA, *Essai d'étude de l'Union du fleuve Mano de 1973 à 2000*, Mémoire de Master 2, Université Julius Nyerere de Kankan, Guinée, 2013, p. 20.

²¹ *Ibid.*, p. 21.

les ouvrages d'art et de construire des infrastructures frontalières communes pour l'accomplissement de toutes les formalités de contrôle frontalier en un seul lieu. De 1975 à nos jours, l'UFM a construit au total treize routes principales reliant les États et un pont sur le fleuve Moa.

Le réseau routier inter-état de l'UFM comprend six routes reliant la Guinée et la Sierra-Léone longues de 732 km, quatre routes reliant la Guinée et Libéria longues de 577 km et trois routes reliant la Guinée et la Côte d'Ivoire longues de 1096 km²². En tenant compte des routes nationales, la Côte d'Ivoire est la plus dotée en infrastructures routières avec 85 000 km dont 75 500 km bitumées et 224 autoroutes²³. La Guinée vient après elle, avec 30% des routes nationales bitumées. La Sierra-Léone a un réseau routier total de 11 300 km et le Liberia est loin d'atteindre cette moyenne dans la mesure où, ce pays détient les pires réseaux routiers de toute la région avec 8 064 km de routes dont 490 km bitumées, ceci représente 9% du réseau routier total de ce pays²⁴.

Ainsi, loin d'être le résultat d'un rapport de force entre les États membres de l'UFM, comme on le voit, cette répartition des routes a permis de désenclaver quelques villes transfrontalières, en raison des mobilités humaines croissantes et des flux de marchandises. Mais, de nombreux villages, réputés être les zones de production agricoles, souffrent de nos jours à cause de l'absence des voies d'acheminement des productions. Là où les routes existent en bon état, l'existence des barrages routiers et les tracasseries policières sur les voies de la circulation ont souvent eu des répercussions sur le transport des marchandises destinées à la consommation locale. Nous décelons ainsi trois types de problèmes, à savoir l'accès inéquitable des États aux routes, l'existence des barrages routiers et le harcèlement sur les routes. Ces problèmes ont des répercussions sur les consommateurs locaux car, le coût élevé du transport renchérit le prix à l'unité des marchandises intra-régionales²⁵.

²² Rapport d'activité du Ministère d'Etat chargé des Travaux Publics et des Transports, *Réunion des experts sur les infrastructures routières de l'Union*, Freetown, 2012, p. 3-4.

²³ Fodé Bangaly KEITA, *op.cit.*, p.75

²⁴ Fodé Bangaly KEITA, *op.cit.*, p.75

²⁵ Voir D. DOUSSOU, « Infrastructures et transports dans l'UEMOA », *L'ESSOR*, 16208, Ouagadougou, mai 2008.

Le problème d'accès inéquitable aux routes

Dans la région du fleuve Mano, les routes en bon état couvrent moins de 15% du réseau routier total des États. On peut estimer à 1 km, la longueur de routes en bon état pour 100 km² de la superficie des États²⁶. Cela fait dire que 85% du réseau routier intra-régional se trouve en mauvais état car, cette moyenne est largement insuffisante pour traduire concrètement les avancées de l'intégration dans le domaine des transports routiers. Or, selon une source ministérielle guinéenne, « le transport des marchandises se fait à 90% par le biais de la route, représentant 35% de la valeur totale de l'exportation intra-régionale »²⁷. L'absence d'investissement fait que l'intégration ne prend souvent pas en charge certaines zones de production. À titre illustratif, la grande majorité des populations se trouvant dans les villages de Coyah, Forécariah, Pamalape, Kindia, Bokaria, Madinaoula, Faranah, Dantilia et Hérémakono ne bénéficient pas de facilités de déplacement à cause de cette absence de routes en bon état. On peut dire que la répartition du réseau routier dans la région du fleuve Mano n'a pas tenu compte de la superficie des États ni la densité des populations. Elle se décline comme suit :

Tableau n°1
La densité de la population dans la région du fleuve Mano

Pays	Superficie en Km²	Pop. en millions d'hab.	Densité en %
Côte d'Ivoire	322 460	19, 8	61.4
Guinée	245 857	12	48.8
Sierra-Léone	71 740	6	83.6
Libéria	111 370	4,2	37.7

Source : Tableau réalisé à partir des données recueillis sur [www.Jeune Afrique.com](http://www.Jeune-Afrique.com), « Classement exclusif des 54 pays africains », *Hors Série*, 35, 2014, p. 112-183.

En raison de l'insuffisance des infrastructures routières, le peu de réalisations existantes favorisent certains pays par rapport à d'autres. Bien qu'ils n'arrivent pas au même moment au sein de l'Union, la Côte

²⁶ Rapport d'activité du METPT, Freetown, 2012, *op.cit.*, p. 2.

²⁷ Entretien avec Aboubacar KABA, attaché de cabinet au Ministère du Commerce de la République nade Guinée, Conakry, 2015, durée 53 mn.

d'Ivoire a quand même une moyenne de 0,25 km/100km², suivie de la Sierra-Léone avec 0,15 km, de la Guinée avec 0.12 km et le Libéria avec 0,07 km. Comme on le voit, tous ces pays sont en dessous de 1 km de route bitumée pour 100 km². Elle se décline comme suit:

Tableau n°2
Réseau routier bitumé en Km pour 1000 habitants

Pays	Date d'adhésion	Populations en Millions	Réseaux routiers bitumés
Côte d'Ivoire	2008	19,8	85 000
Guinée	1980	12	30 500
Sierra-Léone	1973	6	11 300
Libéria	1973	4,2	8 064

Source : Tableau réalisé à partir des données tirées de www.Jeune-Afrique.com, « Classement exclusif des 54 pays africains », *Hors Série*, 35, 2014, p. 112-183.

Des barrages routiers et ses conséquences

Dans la région du fleuve Mano, l'une des principales entraves du transport routier concerne les barrages routiers sur les voies des grandes circulations. Or, l'intégration suppose que les barrages soient levés, sauf pour des raisons de contrôle de charges et de pièces d'identité, surtout dans les espaces frontaliers²⁸. Mais l'UFM n'a pas atteint ce but car, la nécessité de contrôler le trafic routier s'est transformée en barrière administrative et sécuritaire²⁹. Dans la Déclaration du Fleuve Mano, les chefs d'État se sont pourtant engagés à promouvoir une meilleure fluidité du transport à travers l'harmonisation des lois et la construction des infrastructures de transport³⁰. L'harmonisation des lois sous entend que les barrages routiers soient levés lors des traversées et que les usagers remplissent les formalités administratives en un seul lieu. Ce principe n'a pas été suffisamment appliqué par les États car, les protocoles ont été violés par des gardes frontaliers et certains usagers de la route qui abusent de la marge de liberté accordée³¹.

²⁸ Fodé Bangaly KEITA, *op. cit.*, p. 76

²⁹ Rapport d'activité du METPT, Freetown, 2012, p. 2.

³⁰ 14^e Protocole de l'UFM, *Assurance responsabilité civile au tiers*, Freetown, 1980, p. 9.

³¹ Fodé Bangaly KEITA, *op. cit.*, p. 77 ; Voir aussi Cheikh GUEYE, *Le panafricanisme d'intégration comme réponse aux problèmes sécuritaires africains*, Master Relations

Une première conséquence est le harcèlement des usagers sur les tronçons routiers³². L'exagération dans le remplissage de certaines formalités de la part des gardes frontaliers explique en partie le problème de harcèlement sur les routes³³. La majeure partie des gardes frontaliers ont du mal à respecter les protocoles d'accord au profit des intérêts personnels³⁴. Cela fait que les usagers de la route souffrent à cause des rançons organisées le long des nombreux barrages routiers, dressés en toute illégalité, ainsi que les extorsions d'argent dont ils sont victimes à chaque point d'arrêt³⁵. Les transporteurs et les commerçants souffrent aussi à cause des tracasseries douanières au niveau des mêmes barrages routiers³⁶. Selon le témoignage d'une marchande qui opère dans la région du fleuve Mano, « il existe plusieurs points d'arrêt sur la route. On peut estimer de 2 à 3 arrêts aux 100 km »³⁷. Cela voudrait dire que le grand nombre de barrage ne concorde pas avec les engagements pris par les chefs d'États. Il y a aussi les coupeurs de routes qui sont fréquents sur les tronçons où il n'existe pas de poste de contrôle³⁸. Ces coupeurs de routes sont des individus armés illégalement et postés le long de certains trajets en mauvais état d'entretien, d'où ralentissement obligé, profitent de l'absence d'agent de sécurité pour intercepter les usagers. Ces comportements ont été de nature à entraver la fluidité du transport routier dans la région du fleuve Mano de 1973 à nos jours. La fréquence des barrages routiers se décline comme suit :

Internationales Sécurité Internationale et Défense, Université Jean Moulin Lyon 3, 2009, p. 74.

³² Fodé Bangaly KEITA, *op. cit.*, 2018, p. 77

³³ *Ibid.*, p.77

³⁴ Souleymane DIALLO, 2006, cité par Fodé Bangaly KEITA, *op. cit.*, 2018, p. 78.

³⁵ Achille SOMMO PENDE, 2010, cité par Fodé Bangaly KEITA, *op. cit.*, 2018, p. 78.

³⁶ Entretien avec Mabinty CAMARA, commerçante des produits de brasserie évoluant entre la Guinée et la Sierra-Léone, Kindia, le 20 juin 2015, durée 1h 20mn.

³⁷ Rapport d'activité du METPT, Freetown, 2012, *op.cit.*, p. 2.

³⁸ Voir note 38.

Tableau n°3
Les barrages routiers et leur fréquence

Trajets	Nombre de postes	Fréquences 1/200Km
Conakry-Freetown	4	2
Conakry-Libéria	8	3
Conakry-Côte d'Ivoire	7	3

Source : Tableau réalisé par l'auteur à partir des données tirées de l'entretien avec Mabinty CAMARA, commerçante des produits de brasserie évoluant entre la Guinée et la Sierra-Léone, Kindia, le 20 juin 2015, durée 1h 20mn.

Une deuxième conséquence des barrages routiers multiples est la perte de temps et ses implications financières pour les usagers de la route. En plus du ralentissement du flux des transports et la perte de temps pour les usagers, les barrages routiers ont aussi une implication financière, du fait des extorsions d'argent qui sont organisées.

À partir des informations recueillies auprès de l'une de nos informatrices sur le terrain, on peut représenter cette situation de perte de temps et d'argent comme suit :

Tableau n°5
La perte de temps et ses implications financières

Barrage Routier	Nombre	Fréquence	Coût en FG	Perte en Heure
Conakry-Freetown	4	2	640 000	2.5
Conakry-Libéria	8	3	1 280 000	4
Conakry-Côte d'Ivoire	7	3	1 100 000	3

Source : Tableau réalisé à partir de l'Entretien avec Mamadi BERETE, membre du syndicat des Transporteurs à la gare-voiture de Kindia, 2015, durée 45 mn.

Une troisième conséquence des barrages multiples et des contrôles intempestifs sur les axes routiers concerne la sédentarisation de certains opérateurs économiques dans les espaces frontaliers. Les barrages routiers qui devraient être des simples lieux de remplissage de formalités et de contrôles administratifs sont devenus des endroits de

rackets des passagers³⁹. Ainsi, la tentative des opérateurs économiques de contourner les tracasseries douanières a favorisé la sédentarisation de certains usagers comme les commerçants de demi-gros, les conducteurs de « taxi-brousse » ou « taxi-moto », certains conducteurs de camions et les cambistes dans les espaces frontaliers⁴⁰. Ils se sont installés dans les espaces frontaliers pour s'affranchir des carcans du circuit officiel des États. Cela explique la naissance des « villes-frontières »⁴¹. De nos jours, on constate un développement des activités parallèles dans les « villes-frontières » à travers la réexportation des biens industriels comme des produits pétroliers et la recherche de profits générés par la disparité entre les différentes monnaies nationales.

Cependant, la majeure partie des agriculteurs qui y sont installés ne tirent pas grand profit de leur production, faute de voie d'acheminement. Ils les vendent à des prix dérisoires du fait de l'impossibilité d'accès aux marchés hebdomadaires. Ceci explique en partie le fait que ces espaces frontaliers sont des poches de pauvreté pour les agriculteurs. Ils vivent généralement en dessous du seuil de pauvreté, se situant au delà de 50%. La pauvreté est accentuée dans les zones non desservies par le réseau routier car, les indicateurs sociaux de l'UFM sont à des niveaux insatisfaisants dans ces localités⁴².

Pour pallier l'absence des voies d'acheminement, les populations ont construit l'espace régional en se fondant sur les liens socioculturels et le besoin de créer des marchés hebdomadaires, parallèles au circuit officiel des États. L'exemple le plus éloquent est celui de Guéckédou⁴³. Considéré comme « marché mondial », il grouille de monde les mardis et mercredis, jours de marchés hebdomadaires. Outre les Guinéens, il est fréquenté par de nombreux hommes d'affaires venus du Liberia, de la Côte d'Ivoire et de la Sierra-Leone⁴⁴. Dans ce marché comme dans d'autres non moins importants, le contrôle et la régulation des échanges

³⁹ Fodé Bangaly KEITA, *op.cit.*, 2018, p. 81

⁴⁰ *Ibid.*, p. 82

⁴¹ Voir les travaux de John IGUE, *Afrique de l'Ouest, entre espace, pouvoir et société*, Karthala, 2006, p. 228.

⁴² Interview d'Abourahmane BOURE, Secrétaire Général sortant de l'UFM, réalisé par Kibarou.com, propos recueillis par Ibrahima Capi CAMARA à l'occasion du 36^{ème} anniversaire de l'UFM en octobre 2009.

⁴³ L'une des préfectures importantes de la Guinée forestière. Elle fait partie des Villes-frontalière se trouvant dans le bec de perroquet.

⁴⁴ Entretien avec Noumoukè SIDIME, réalisé par Doussou Amara CAMARA, *La rébellion Libérienne et son impact sous-régional (1989-2003)*, Mémoire de Maitrise, Université de Sonfonia, 2011, p. 77.

échappent aux agents étatiques.

Propositions de solutions

En théorie, le réseau routier devrait être un véritable stimulant pour le développement socio-économique des États membres de l'UFM. Mais, en raison de leur réticence en gardant les frontières fermées par endroits, l'inapplication des recommandations supranationales et la mauvaise gestion des flux de transports, l'intégration s'est révélée moins opérante de 1973 à nos jours. Ainsi, pour une meilleure connexion des pays membres de l'UFM, nous proposons des mesures urgentes dont :

1. La définition et l'exécution d'un programme d'action régional qui met l'accent sur la qualité des infrastructures routières. Ce programme doit permettre de réhabiliter et d'aménager le réseau routier existant, de créer de nouvelles infrastructures routières pour désenclaver les zones frontalières et d'autres zones rurales qui manquent cruellement de routes. Ce programme doit permettre également l'identification des routes transfrontalières reliant les pays membres, des routes côtières, préfectorales et rurales pour assurer la connectivité des pays et ensuite, de faciliter la fluidité des échanges dans la région du fleuve Mano.
2. La question de fluidité des transports routiers est indissociable à la question sécuritaire dans la région du fleuve Mano, au regard de la présence des bandes criminelles sur les routes. En 2003, rien qu'à Pamalape, une des « villes-frontières » entre la Guinée et la Sierra-Léone, une source policière rapporte la saisie de 120 tonnes de chanvre indien, l'arrestation de trois trafiquants d'êtres humains, 140 braqueurs de voitures et un nombre important d'exportateur illégal de produits pétroliers⁴⁵. L'ampleur de ces pratiques anormales grandit, en tenant compte de tous les points de passages frontaliers dans la région du fleuve Mano, estimés à plus de 150 villages. Pour pallier cela, l'UFM doit prendre en compte l'apport des populations vivant dans les espaces frontaliers. Ces populations peuvent jouer un grand apport dans l'information sur la nature des crimes commis, l'identification des criminels et leur localisation. Aucune activité de sécurisation viable ne devrait se faire sans l'aide et le concours de ces populations, eux qui vivent tous les jours l'intégration, à travers

⁴⁵ Radiotélévision Guinéenne, Journal télévisé du 20 avril 2016 à 20h30.

les échanges commerciaux et culturels.

3. Il faudra lutter aussi contre les pratiques anormales sur les tronçons routiers car, les contrôles des gardes frontaliers ne se font le plus souvent pas dans la légalité. Ils visent parfois à organiser en toute illégalité la perception de rançons le long des postes de contrôle. Il y a aussi l'insécurité liée aux coupeurs de routes et l'inexpérience de certains conducteurs. Pour lutter contre cela, il faudra organiser des patrouilles militaires dans les espaces frontaliers et organiser des campagnes de sensibilisation et de formation à l'endroit des conducteurs.

Conclusion

Enfermés dans un espace socio-économique étroit, les pays membres de l'UFM sont appelés à jouer le vrai jeu de l'intégration. Les avantages d'une telle démarche passent par la réduction des coûts unitaires grâce aux économies d'échelle, la concurrence économique, l'accès à la technologie et un meilleur partage des idées et des expériences à tous les niveaux de l'activité socio-économique.

De 1990 à 2008, les conflits socio-politiques ont déchiré le tissu socio-économique au Liberia, en Sierra Leone et en côte d'Ivoire. En Guinée, les crises électorales ont fragilisé le tissu socio-politique de 1998 à nos jours. Tous ces pays souffrent alors d'entraves à l'intégration socio-économique, ne serait-ce que par l'insuffisance de leurs infrastructures de transport. Ils sont aussi divisés entre eux par une panoplie de barrières institutionnelles, légales et infrastructurelles.

Au moment où de nombreux obstacles pèsent sur les États, en raison aussi de la difficulté d'exporter vers l'Europe, pour des raisons hygiéniques ou de conformité, il devient autant difficile de développer de nouvelles sources d'exportation face au faible niveau de développement agricole, industriel et des services.

L'UFM se présente ainsi comme une voie intermédiaire et une solution de rechange pour le renforcement des liens avec le reste de l'Afrique de l'Ouest. Elle est perçue aussi comme une stratégie multidimensionnelle de décloisonnement aux plans à la fois sous-régional, régional et international.